



SEBASTIAN GÖTTE UND SELINA RECKE
(APROXIMA)

Das Testfeld des Reallabor Radbahn aus Sicht der Nutzenden

Ergebnisbericht der Vor-Ort-Befragung

Weimar, den 07. Juli 2024

Inhalt

	Seite
Zur Einführung	4
10 Dinge, die sich zu merken lohnen	5
Handlungsempfehlungen	7
1 Methodische Vorgehensweise	8
1.1 Angaben zur Erhebung	8
1.2 Stichprobenstruktur	16
2 Nutzende und Nutzungsverhalten	18
3 Raum- und Sicherheitsempfinden	29
4 Bewertung des Testfeldes	38
4.1 Bewertung der Eigenschaften des Testfeldes	38
4.2 Bewertung der genutzten Angebote	46
4.3 Gesamtbewertung des Testfeldes	49
5 Allgemeine Einstellungen zu Testfeld und Radbahn	53
5.1 Beteiligung und Information im Vorfeld	53
5.2 Befürwortung des Testfeldes	55
5.3 Befürwortung der Radbahn Berlin	67
6 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	73
6.1 Abbildungsverzeichnis	73
6.2 Tabellenverzeichnis	75
7 Anhang: Fragebogen	77

Zur Einführung

Radfahren in Berlin ist ein Erlebnis – allerdings selten ein positives. Die Radbahn Berlin will das ändern. Radfahren soll zu einer Erfahrung im besten Sinne werden, die Radbahn will zu dieser Fortbewegungsart verführen. Aber sie will auch Platz bieten für das Zu-Fuß-Gehen, für das Verweilen im öffentlichen Raum, für das Gemeinsam-Zeit-Verbringen – kurz: Sie will für Menschen derzeit toten Raum wiederbeleben.

Die gesamte Radbahn soll Berlin auf einer Länge von 9 Kilometern durchqueren. Im Sommer 2024 erblickte sie in einem ersten Schritt das Licht der Stadt: als Testfeld von zweihundert Metern Länge, das im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ab der Kreuzung Skalitzer Straße/Mariannenstraße in Richtung Görlitzer Bahnhof eingerichtet wurde. Dort konnte die zukünftige Radbahn in kleinerem Maßstab bewusst erkundet und auf spielerische Weise ausprobiert werden. Die Umwidmung von PKW-Parkplätzen zu einem neuen Stadtraum unter dem Viadukt mit Beleuchtung, Begrünung und neuem Stadtmobiliar wurde Realität und zeigte beispielhaft die vielfältigen technischen und baulichen Interventionen, die auf der Radbahn umgesetzt werden sollen.

Das Testfeld bietet die Möglichkeit, die konkreten Erfahrungen der Nutzer*innen und der im Umfeld lebenden bzw. tätigen Personen mit einem Stück Radbahn zu ermitteln. Unmittelbar nach der Eröffnung des Testfeldes am 25. April 2024 bis zur Abschlussveranstaltung am 15. Juni 2024 wurde eine Studie durchgeführt, die über Befragungen der verschiedenen Stakeholder*innen ein umfassendes Bild darüber liefert, wie das Testfeld im „frischen Zustand“ angenommen wurde und welche Optimierungspotenziale es noch hat.

Vorab können wir schon sagen: Es war tatsächlich verführerisch, dieses kleine Stück Radbahn. Die Details finden die geneigten Leser*innen in diesem Ergebnisbericht. Wir wünschen eine anregende Lektüre!

Sebastian Götte, Selina Recke
und das Team von aproxima
im Juli 2024

E-Mail: goette@aproxima.de
Telefon: 03643 74024-21

10 Dinge, die es sich zu merken lohnt

Was sind die zentralen „Superkräfte“ des Testfeldes?

1. Das Testfeld war lebendig und hat die Vision der Radbahn Berlin überzeugend dargestellt. Das zeigen die deutlichen Zustimmungswerte über alle Fragen hinweg. Über 80 Prozent Bestbewertungen bei allen zentralen Einstellungsfragen zum Testfeld und zur Radbahn sprechen da eine deutliche Sprache. Auch gut: Die kritischen Stimmen lassen sich sehr gut auf wenige klar definierte Gruppen zurückführen.
2. Das Testfeld hat vor allem Radfahrenden eine neue Idee davon erfahrbar gemacht, wie sicher und wertschätzend Radverkehr in Berlin sein kann. Das zeigen die in fast allen Punkten überdurchschnittlichen Bewertungen durch Radfahrende und auch die Antworten auf unsere offenen Fragen.
3. Einzelne Angebote des Testfeldes herauszuheben, fällt schwer. Die Bewertungen durch die Nutzer*innen fielen für die meisten Aspekte positiv aus. Am besten gefielen die Umgestaltung des Geländes insgesamt und die Angebote für Radfahrende.
4. Die Nutzer*innen sehen in der Mehrheit positive Auswirkungen auf alle Stakeholder-Gruppen – sowohl vom Testfeld als auch von der kompletten Radbahn Berlin. Am deutlichsten profitieren aus ihrer Sicht die Radfahrenden, aber auch Anwohner*innen, Fußgänger*innen und Händler*innen im Umkreis. Etwas differenzierter, aber dennoch mehrheitlich positiv, ist die Erwartung in Bezug auf Autofahrer*innen.
5. Das Testfeld hat Lust auf mehr Veränderung gemacht. Nicht nur, dass fast alle Nutzer*innen das Testfeld wieder besuchen und weiterempfehlen würden, auch andere Umgestaltungsmaßnahmen in ähnlicher Form würden sich fast alle Befragten (also auch Nichtnutzer*innen) wünschen.

Was sind die größten „Achillesfersen“ des Testfeldes?

6. Der Anspruch, Angebote für Radfahrende und Fußgänger*innen auf dem Platzangebot des Hochbahnviaduktes zu schaffen, führte aus Sicht einiger kritischer Stimmen zu Konflikten. Wie im „klassischen“ Straßenverkehr auch, kamen sich die beiden Verkehrsarten immer mal wieder in die Quere. Fußgänger*innen fühlten sich nicht vollständig sicher (das zeigt recht deutlich die Bewertung der Sicherheit durch diese Gruppe), Radfahrende fühlten sich gestört durch „Flanierende“. Und auch, wenn das in der Befragung nur eine Minderheit äußert, könnte das zu einer Achillesferse der Radbahn werden.

7. Insbesondere für Anhänger*innen einer schnellen Radroute sind die Angebote zum Verweilen und für Fußgänger*innen ein Hindernis. Hier muss also geklärt werden, inwiefern die Radbahn eine Trasse für zügiges Radfahren sein soll oder ein sozialer Ort für eher gemächliche Fortbewegung, dafür aber mit Aufenthalts- und Treffpunktfunktion.
8. Die Begrünung kam auf der einen Seite gut an, auch durch ihre Entsiegelungswirkung für die Stadt. Auf der anderen Seite gab es aber kritische Stimmen, die ihr keine langfristige Existenz zutrauten. Es stellte sich die Frage, warum man ausgerechnet zwischen zwei stark befahrenen Straßen Natur ansiedeln möchte – und ob genügend finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen würden, um sie zu pflegen.
9. Dass die Anwohner*innen dem Testfeld und der Radbahn insgesamt etwas skeptischer gegenüberstehen, ist plausibel. In dieser Gruppe befindet sich ein breites Spektrum der Bevölkerung, unter den Nutzer*innen dagegen mutmaßlich vor allem Personen, die solchen Projekten aufgeschlossen gegenüberstehen. Die etwas reserviertere Haltung der Anwohner*innen vermittelt also ein Bild davon, welche Hindernisse in der Stadtgesellschaft überwunden werden müssen. Gut, dass trotz einer etwas reservierteren Haltung auch die Bewertung durch die Anwohner*innen überwiegend positiv ausfällt.
10. Die Gruppe, die dem Testfeld und der Radbahn am kritischsten gegenübersteht, sind Personen ab dem 65. Lebensjahr. Sie bewerten alle Fragen deutlich schlechter als andere. Und sie sind die bei den Nutzer*innen am geringsten vertretene Altersgruppe. Allerdings könnte die Radbahn gerade ihnen einen sicheren Bereich zur Fortbewegung in der Stadt bieten. Möglicherweise müsste sie dafür gegenüber dieser Zielgruppe anders kommuniziert werden.

Handlungsempfehlungen

Das Testfeld des Reallabor Radbahn war also insgesamt ein großer Erfolg. Nur wenige Befragte äußerten generelle Unzufriedenheit, allerdings gab es einige Verbesserungsvorschläge im Detail. Aus diesen haben wir die folgenden drei Handlungsempfehlungen abgeleitet:

1. Die Mischnutzung von Radfahrenden und Fußgänger*innen sollte noch einmal überdacht werden. Radfahrende erwarten von der Radbahn als städtischer Radinfrastruktur ein schnelles und ungestörtes Vorankommen von A nach B. Ergänzende Serviceangebote und auch die Hochbahn als Regenschutz werden dankbar angenommen, die Priorität liegt aber darauf, dass es sich um eine eigene Fahrbahn handelt. Fußgänger*innen auf der anderen Seite fühlen sich nicht unbedingt sicher, wenn sie Radverkehr beachten müssen. Beim vollständigen Ausbau der Radbahn wäre es denkbar, dass der Großteil der Strecke für Radfahrende vorbehalten und an geeigneten Stellen durch „soziale Inseln“ ergänzt wird. Diese Inseln sind für Mischnutzung freigegeben, als soziale Treffpunkte gestaltet und halten die Serviceangebote für Radfahrende vor.
2. Unter dem Hochbahnviadukt führt die Radbahn ein gewisses Inseldasein zwischen den Straßen. Wenn sie ein integraler Teil der Berliner Radinfrastruktur werden soll, muss sie deshalb sichtbar und einfach mit den sie umgebenden Radwegen verbunden werden. Das war beim Testfeld aus Sicht mancher Nutzer*innen noch nicht gut gelöst.
3. Dem Testfeld schlägt wenig Kritik entgegen, am meisten jedoch in der Altersgruppe ab 65 Jahren. Klassischerweise sinkt natürlich die Veränderungsbereitschaft tendenziell mit dem Alter, gleiches gilt auch für die Fortbewegung per Fahrrad. Ältere Menschen sehen sich schon deshalb weniger als Zielgruppe der Radbahn. Um die Akzeptanz des Vorhabens in dieser Altersgruppe dennoch zu erhöhen, sollte über spezielle Angebote für diese Zielgruppe nachgedacht werden. Diese scheinen bisher noch kaum vorhanden zu sein.
4. Unter Sicherheitsgesichtspunkten war einigen Befragten auch wichtig, wer sich auf der Radbahn aufhalten wird. Es bestanden Befürchtungen, dass Obdachlose oder Personen aus dem Drogenmilieu die Aufenthaltsflächen nutzen und damit das Sicherheitsgefühl senken. Darauf sollte sensibel aber wirksam mit Architektur und Sicherheitsmaßnahmen eine Antwort gefunden werden.
5. Planung und Bau der Radbahn sollten nun relativ zügig und transparent vorangehen. Ein Hauptkritikpunkt war, dass das Testfeld zu kurz sei und sich dessen Nutzung als Wegbestandteil deshalb nicht lohne. Vereinzelt wurde auch Skepsis geäußert, ob es sich dabei wirklich um ein nachhaltiges Projekt handle oder einen Piloten, der zu nichts führt. Deshalb ist es nun wichtig, die generell positiven Erfahrungen mit dem Testfeld aufzugreifen und zeitnah zu kommunizieren, wie es weitergeht.

1 Methodische Vorgehensweise

1.1 Angaben zur Erhebung

Forschungsziel und Zielgruppen

Die Vision der Radbahn entwickelte sich 2015 ausgehend von der Idee, dem ungenutzten Raum unter dem denkmalgeschützten Hochbahn-Viadukt der Berliner U-Bahn-Linie U1 neues Leben einzuhauchen. Ein ca. neun Kilometer langer Radweg soll teils unter, teils entlang der U-Bahn-Linie, vom Bahnhof Zoo im Westen bis zur Oberbaumbrücke im Osten der Stadt führen. Die Radbahn soll dabei nicht “nur” ein Radweg sein, sondern ein vielfach erfahrbarer Stadtraum, der die unterschiedlichen Bedarfe vieler Bürger*innen adressiert.

Seit 2019 wird das Vorhaben dank einer Förderung im Rahmen des Bundesprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus” vom Reallabor Radbahn konzeptionell weiterentwickelt. Dabei bildet das Testfeld von zweihundert Metern Länge, das im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ab der Kreuzung Skalitzer Straße/Mariannenstraße in Richtung Görlitzer Bahnhof eingerichtet wurde, das Kernstück des Projektes. Dort kann die zukünftige Radbahn auf kleinerem Maßstab bewusst erkundet und auf spielerische Weise ausprobiert werden. Die Umwidmung von PKW-Parkplätzen zu einem neuen Stadtraum unter dem Viadukt mit Beleuchtung, Begrünung und neuem Stadtmobiliar sind nur einige Beispiele für die vielfältigen technischen und baulichen Interventionen, die dort umgesetzt wurden.

Im Rahmen einer umfangreichen wie aussagekräftigen Nutzer*innenbefragung wurde die Nutzung des Testfeldes quantitativ evaluiert. Im Mittelpunkt der Erhebung stand nachfolgende Forschungsfrage:

Wie wird das Testfeld in seinen einzelnen Elementen von unterschiedlichen Gruppen genutzt, wahrgenommen und bewertet?

Zielgruppe der Befragung waren dabei insbesondere alle Nutzer*innen des Testfeldes (also vor allem Radfahrende, Fußgänger*innen und sich dort aufhaltende Personen), aber auch Passant*innen, Anwohner*innen und Einzelhändler*innen als Anrainer entlang der Strecke.

Für die Zielgruppen, die jeweiligen interessierenden Fragen und die Befragungsmethodiken wurde ein gemeinsames Zielgruppenraster erstellt.

Zielgruppe	Definition	Leitfragen	Erhebungsmethodik
Nutzer*innen (Hauptzielgruppe)	alle Personen, die sich auf dem Testfeld bewegen, z. B. Radfahrende, Zu-Fuß-Gehende, Verweilende	Nutzungsfrequenz, allg. Nutzungserlebnis, Raum- und Sicherheitsgefühl, Bewertung der Gestaltung, Nutzung & Bewertung der Objekte	Vor-Ort-Befragung (F2F oder betreute Selbstausfüller), für Eilige: Flyer mit Link zur Onlinebefragung
Passant*innen	Alle Personen, die links und rechts an der Radbahn vorbeilaufen oder sie queren (sie aber gerade nicht nutzen) Screeningfrage: Kenntnis der Radbahn / des Testfeldes	Wahrgenommene Veränderungen, Hoffnungen/Befürchtungen, Lob & Kritik (auch am Verfahren), sofern Nutzer*innen auch alle Fragen zur Nutzung	Vor-Ort-Befragung (F2F oder betreute Selbstausfüller), für Eilige: Flyer mit Link zur Onlinebefragung
Anwohner*innen	Einwohner*innen eines definierten Gebiets um die Radbahn (definiert durch die Adressdatei)	Wahrgenommene Veränderungen, Hoffnungen/Befürchtungen, Lob & Kritik (auch am Verfahren), sofern Nutzer*innen auch alle Fragen zur Nutzung	sofern Nutzer*innen oder Passant*innen F2F; andernfalls postalische Verteilung von Flyern mit Link zur Onlinebefragung auf Basis einer Adressdatei der AG
Einzelhändler*innen	Ladenbesitzer*innen innerhalb eines definierten Gebiets um die Radbahn (in Sichtweite)	Wahrgenommene Veränderungen, Hoffnungen/ Befürchtungen, Lob & Kritik (auch am Verfahren), sofern Nutzer*innen auch alle Fragen zur Nutzung	sofern Nutzer*innen oder Passant*innen F2F; andernfalls postalische Verteilung von Flyern mit Link zur Onlinebefragung auf Basis einer Adressdatei der AG

Fragebogen und Pretest

Die Auftraggeberin hatte bereits im Vorfeld unserer Beauftragung eine Fragensammlung erstellt, die als Grundlage für den Fragebogen diente. Hieraus haben wir einen Fragebogen entwickelt, der möglichst alle Forschungsfragen für alle interessierenden Zielgruppen abdeckt. Der Fragebogen ist im Abschnitt 7 dokumentiert und umfasste folgende Themenfelder:

- Allgemeine Einstellung zum Testfeld
- Nutzungsverhalten (nur Nutzer*innen)
- Bewertung des Testfeldes (nur Nutzer*innen)
- Raum- und Sicherheitsempfinden (nur Nutzer*innen)
- Abschließende Bewertungen (nur Nutzer*innen)
- Prozess und Ausblick
- Demographische Angaben

Der Fragebogen wurde zu Beginn der Feldphase einem kurzen Pretest unterzogen. Dabei wurde nach den ersten Interviews geprüft, ob Fragen verändert werden müssen, weil sie entweder nicht verständlich oder nicht zu beantworten waren. Dies war nicht der Fall, sodass der Fragebogen unverändert eingesetzt werden konnte.

Befragungsmethodik

Um die verschiedenen Zielgruppen zu erreichen wurden zwei Erhebungsmethoden gewählt:

1. Die Befragung der Nutzer*innen, Passant*innen und Einzelhändler*innen erfolgte direkt vor Ort mit Hilfe von betreuten Selbstausfüllerinterviews. Auf Wunsch haben die Interviewpersonen die Befragung auch face-to-face (F2F) durchgeführt. Eiligen Personen wurde ein Flyer mit dem Link zur Online-Befragung mitgegeben.
2. Die Anwohner*innen in einem definierten Gebiet entlang der Gesamtstrecke der geplanten Radbahn wurden in einer Onlinebefragung zu ihren Einstellungen und Erfahrungen befragt. Die Einladungen zur Befragung wurden postalisch an 7.500 Haushalte entlang der U1 versendet.

Zusätzlich wurde auf den Social-Media-Kanälen des Reallabor Radbahn auf die Befragung aufmerksam gemacht.

Sprachen

Um sowohl die Nutzer*innen als auch die Anwohner*innen möglichst in ihrer Gesamtheit abbilden zu können, haben wir auch unterschiedliche Befragungssprachen angeboten. Die Befragung konnte in englischer, türkischer und arabischer Sprache ausgefüllt werden. Einige Befragte machten davon Gebrauch. Die insgesamt 1.200 Interviews verteilten sich wie folgt auf die Sprachen:

- N=1.141 Deutsch
- N=54 Englisch
- N=2 Türkisch
- N=3 Arabisch

Datenbereinigung

Bereits während der Erhebung waren im Fragebogen verschiedene Plausibilitätsprüfungen implementiert, die eine gute Datenqualität gewährleisten. Im Nachgang haben wir standardmäßig die folgenden Bereinerungsschritte durchgeführt:

- Prüfung auf Fake-Interviews (über die Plausibilität offener Antworten)
- Prüfung auf Vollständigkeit der Interviews – nur vollständig ausgefüllte Interviews wurden in die Auswertung übernommen
- Prüfung der Korrektheit aller Filterungen
- Prüfung auf artefaktische Antworttendenzen (Straightlining, Muster)
- Korrektur der Rechtschreibung/Grammatik der offenen Angaben

Der Fragebogen enthielt einige Fragen, bei denen die Befragten ihre Antworten mit eigenen Worten geben konnten (offene Fragen). Gab es auf eine solche Frage nur wenige Antworten (z. B. weil sie per Filter nur einer kleinen Gruppe von Personen gestellt wurde), dann haben wir sie nach Augenschein ausgewertet und im Bericht illustrativ eingesetzt. Bei einer größeren Zahl von Antworten haben wir diese kategorisiert, um sie quantitativ auswerten zu können. Dazu haben wir mit Hilfe des KI-Tools „Claude“ sowie manuell Kategorien gebildet, die Antworten mit ähnlichem Inhalt zusammenfassen. Dazu wurden die Antworten zunächst in das KI-Tool eingelesen und das Tool gebeten, daraus Kategorien mit ähnlichen Inhalten zu bilden und die Antworten diesen Kategorien zuzuordnen. Anschließend haben wir diese Kategorien und die Zuordnungen noch einmal selbst überprüft und ggf. korrigiert.

Auswertungsmethodik

Nach der Datenbereinigung haben wir die Daten mit Hilfe des Statistikprogramms SPSS ausgewertet. Neben der Gesamtverteilung haben wir auch die Verteilungen in den Auswertungsgruppen Geschlecht, Alter, Bildungsgrad, Wohnort, Staatsangehörigkeit(en), Nutzungsmodus des Testfeldes (überwiegend Rad oder überwiegend zu Fuß), Hauptverkehrsmittel in Berlin und Nutzer*in/Passant*in/Anwohner*in betrachtet. Hier haben wir mit statistischen Signifikanztests geprüft, ob die Unterschiede zwischen mindestens zwei Ausprägungen dieser Gruppen überzufällig sind (statistisch signifikant auf dem 95-Prozent-Niveau). In diesem Bericht sind die Gesamtverteilungen für alle Fragen sowie die Gruppenverteilungen, bei statistisch signifikante und inhaltlich bedeutsame Unterschiede existieren, dargestellt.

Durchführung der Vor-Ort-Befragung

Zielgruppen und Fallzahl

Die Zielgruppen der Vor-Ort-Befragungen waren Nutzer*innen des Testfeldes, Passant*innen rund um das Testfeld und Einzelhändler*innen in den Straßen entlang des Testfeldes. Diese Gruppen sind nicht scharf voneinander abgrenzbar, da Passant*innen und Einzelhändler*innen auch zur Gruppe der Nutzer*innen gehören können. Insgesamt haben wir vor Ort **N=511 Interviews** geführt.

Ansprache und Zeitraum

Die Ansprache erfolgte durch geschulte und erfahrene Interviewpersonen auf dem Testfeld oder in dessen Umfeld. Wir haben über eine breite Streuung von Tagen hinweg befragt: sowohl an Wochen- als auch Wochenendtagen und sowohl an Veranstaltungstagen als auch an Tagen mit normalem Betrieb. Die Befragungen erfolgten darüber hinaus zu verschiedenen Tageszeiten. Befragungszeitraum war der 25. April 2024 bis 15. Juni 2024.

Nachfolgend sind die Veranstaltungen, bei denen Interviewpersonen vor Ort waren, aufgelistet:

- 25. 04.2024 - Eröffnung des Testfeldes, mit feierlichem Programm
- 04.05.2024 - zwei Führungen über das Testfeld, im Rahmen "Tag des Städtebaus"
- 16.05.2024 - Veranstaltung auf dem Testfeld, Aktionstag Fahrrad
- 30.05.2024 - Veranstaltung auf dem Testfeld, Aktionstag Kiez & Nachbarschaft

Methode

Die Interviews wurden überwiegend als betreute Selbstausfüllerinterviews umgesetzt. In fünf Fällen fand auf Wunsch der Befragten eine Face-to-Face-Befragung durch die Interviewpersonen statt.

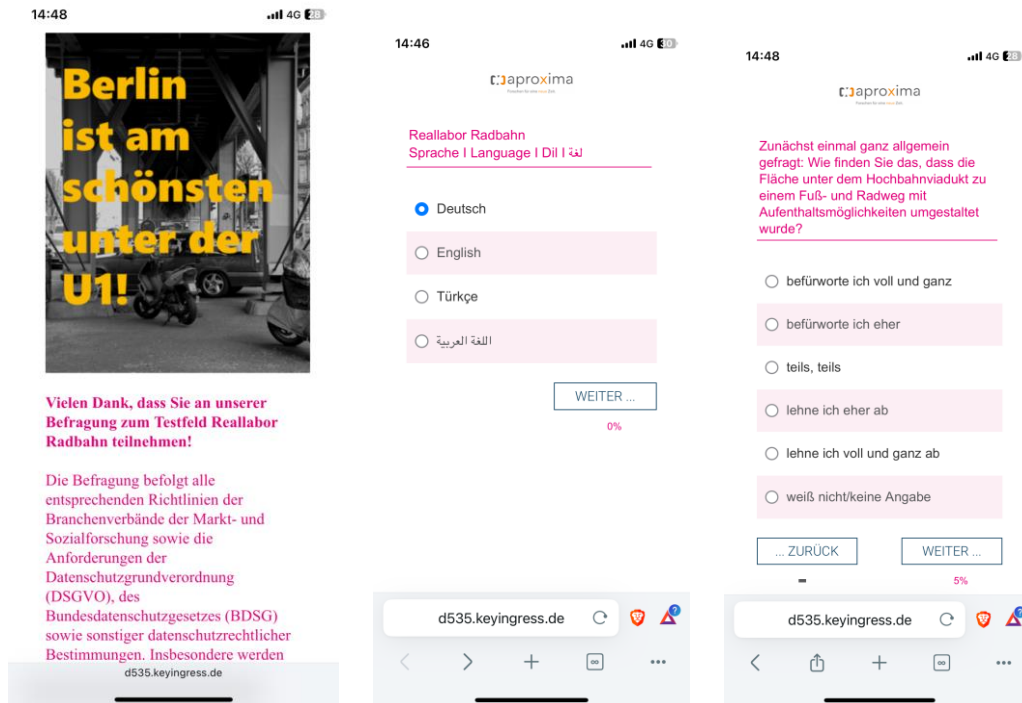
Unsere Interviewpersonen haben hierfür vor Ort Nutzer*innen und Passant*innen rund um das Testfeld angesprochen und um die Teilnahme an einem Interview zum Testfeld gebeten. Nach ihrer Zusage konnten die Befragten einen QR-Code scannen und sich im Anschluss selbstständig am eigenen Handy/Tablet durch die Befragung klicken. Die Interviewpersonen haben sich für Rückfragen in der Nähe der Befragten aufgehalten. Nach Abschluss der Befragung haben sie Incentives an die Teilnehmenden verteilt. Wir haben uns in Rücksprache mit der Auftraggeberin für folgende Artikel entschieden:

- Fahrrad-Öl als etwas Nützliches für das Fahrrad
- Nüsse/Snacks für unterwegs
- Blumensamen

Auf Wunsch haben die Interviewpersonen die Befragung auch am eigenen Handy/Tablet face-to-face mit den Proband*innen durchgeführt. Bei Sprachbarrieren haben die Interviewpersonen auf den Flyer und die Möglichkeit der selbstständigen Befragung in den Sprachen Türkisch, Arabisch und

Englisch verwiesen. Eiligen Personen wurde ebenfalls ein Flyer mitgegeben, damit sie die Befragung in aller Ruhe zu Hause durchführen können.

Die folgenden Bilder zeigen Screenshots des Fragebogens auf einem Mobiltelefon:



Schulung der Interviewpersonen

Die Interviewpersonen wurden entsprechend ihrer Fähigkeiten für das Projekt eingesetzt und geschult. Insgesamt waren sechs Interviewpersonen im Projekt im Einsatz.

Mit Menschen zu reden, ist relativ einfach. Ein Interview zu führen, ist jedoch weitaus anspruchsvoller. Jedes Interview muss mit den anderen vergleichbar sein. Das bedeutet, dass sich die Interviewperson im Gespräch weitestgehend zurücknehmen muss und lediglich die Rolle einer "Codiererin" der gesprochenen Antwort im Datensatz übernimmt. Deshalb durchlaufen unsere Interviewpersonen einen mehrstufigen Prozess, bevor sie ihren "realen" Einsatz beginnen. Alle Interviewpersonen erhielten zunächst eine Grundschulung (Inhalt: Interviewtheorie und Methodik, Fragetypen, interaktive Rollenspiele, Stimme und Körperhaltung, rechtliche Aspekte). Zudem erhielten sie vor ihrem Einsatz in diesem konkreten Feldprojekt ein schriftliches Studienbriefing.

Maßnahmen zur Qualitätssicherung

Eine methodische Kontrolle der Arbeit unserer Interviewpersonen haben wir durch stichprobenartige Kontrollen sichergestellt, am ersten Befragungstag durch eine Projektmitarbeitende, darüber hinaus durch langjährige Interviewpersonen, die als Supervisor*innen fungierten. Zudem ermöglichte uns der Einsatz eines Online-Fragebogens das Echtzeit-Monitoring

der Befragungen. Rückmeldungen und Korrekturen konnten damit sofort kommuniziert werden, um mögliche Probleme zu beheben. Die Projektmitarbeitenden haben die Daten zudem einmal wöchentlich nach auf Auffälligkeiten überprüft.

Durchführung der Online-Befragung

Zielgruppen und Fallzahl

Die Zielgruppen der Onlinebefragung waren 1) 7.500 Anwohner*innen, deren Adressen von der Auftraggeberin beschafft wurden, 2) am Thema interessierte Personen, die durch die Medien auf die Befragung aufmerksam geworden sind, 3) Abonnent*innen des Newsletters der Auftraggeberin sowie 4) Follower*innen der Social-Media-Kanäle der Radbahn. In diesen Zielgruppen befanden sich sowohl Nutzer*innen als auch Nichtnutzer*innen sowie natürlich Anwohner*innen des Testfeldes. Insgesamt haben **N=689** Personen die Befragung auf diesem Weg beantwortet.

Ansprache und Zeitraum

Der postalische Versand der Einladungsflyer erfolgte an 7.500 Anwohner*innen entlang der U-Bahn-Linie U1 vom Bahnhof Zoo im Westen bis zur Oberbaumbrücke im Osten der Stadt. Die Anwohner*innen wurden mit Hilfe eines Anschreibens und eines Flyers auf die Befragung aufmerksam gemacht und zur Teilnahme motiviert. Im Flyer war ein QR-Code abgebildet, der direkt zur Online-Befragung führte.

Nachstehend ist der Flyer abgebildet. Er war so gestaltet, dass er im Briefkasteninhalt die Aufmerksamkeit auf sich zieht, den Reason-Why für das Ausfüllen der Befragung unmissverständlich darlegt, trotz moderner Gestaltung die Seriosität und Sicherheit der Befragung vermittelt und für Rückfragen vertrauensvolle Ansprechpersonen bereithält.



Schon gesehen?

Zwischen Kotti und Görlitz ist unter dem Viadukt etwas Neues gewachsen. Dort wird gerade getestet, wie der Platz unter der Hochbahn anders als bisher genutzt werden könnte. Vom 25. April bis zum 15. Juni 2024 wird das sogenannte Testfeld des „Reallabor Radbahn“ aktiv mit Befragungen begleitet.

Wie gefällt Ihnen das Testfeld? Sagen Sie uns Ihre Meinung zu dem umgestalteten Areal unter der U1. Sie helfen uns damit, diesen Raum attraktiver zu gestalten.

Testfeld Reallabor radbahn
Top oder Flop?

- Den Fragebogen erreichen Sie über den QR-Code oder den Link <https://radbahn.aproxima.de>.
- Für das Ausfüllen des Fragebogens benötigen Sie maximal 10 Minuten.
- Unter allen online Teilnehmenden verlosen wir 20 B-Cards im Wert von je 50 Euro (<https://das-b-card.de>).
- Anonymität und Datenschutz sind natürlich gewährleistet. Mehr unter <https://www.aproxima.de/datenschutz>.
- Das Testfeld ist ein Ergebnis der Reallabor Radbahn gUG (<https://radbahn.berlin>). Die Befragung führt die aproxima GmbH durch (<https://www.aproxima.de>).

Sie haben Rückfragen zur Umfrage? Dann rufen Sie uns an: 03643 74024-0.

Der Flyer wurde ebenfalls an Personen übergeben, die die Interviewpersonen vor Ort antrafen, die aber gerade keine Zeit für ein Interview hatten.

Die Online-Befragung war über einen Link/QR-Code von der Eröffnung des Testfeldes am 25.04.2024 bis zum Ende der Testphase am 15.06.2024 erreichbar.

Die folgenden Impulse für die Umfrage wurden im Erhebungszeitraum gesetzt (einzelne Social-Media-Aktivitäten sind hier nicht separat gelistet, diese fanden regelmäßig über den gesamten Zeitraum statt):

25. 04.2024	Eröffnung des Testfeldes, mit feierlichem Programm
Ende April	diverse Medienberichterstattung
04.05.2024	zwei Führungen übers Testfeld im Rahmen "Tag des Städtebaus"
06.05.2024	Online-Hinweis, Verlinkung zur Umfrage auf Berliner Beteiligungsplattform mein.berlin
ab 07.05.2024	Flyerbox mit Flyern zur Umfrage neben dem Befragungsschild auf dem Testfeld angebracht
08.05.2024	Online-Hinweis auf Startseite radbahn.berlin mit eigener Kachel
09.05.2024	Direkt-Link zur Umfrage; eigener, temporärer Menüpunkt mit Kurzinfor und Link zur Umfrage
13.05.2024	Artikel im National Geographic mit Hinweis und Link zur Umfrage
14.05.2024	Versand des Newsletters mit Kurzttext, Einladung und Link zur Umfrage
16.05.2024	Veranstaltung auf dem Testfeld, Aktionstag Fahrrad
17.05.2024	Post-Mailing, 7.500 Adressen mit Einladung aufs Testfeld, inkl. Flyer zur Umfrage
21.05.2024	Erwähnung bei gmx.de / web.de - Startseite / "Gute Nachrichten"
28.05.2024	Reminder im Newsletter mit Kurzttext, Einladung und Link zur Umfrage
30.05.2024	Veranstaltung auf dem Testfeld, Aktionstag Kiez & Nachbarschaft
15.06.2024	Abschlussveranstaltung im Rahmen "Tag der offenen Gesellschaft", u. a. zwei Führungen

Seit Anfang Juni hat die Auftraggeberin nicht mehr aktiv für die Befragung geworben, da die anvisierten N=500 Vor-Ort- und N=500 Online-Interviews bereits erreicht waren.

Methode

Die Onlinebefragung wurde gehostet bei der ingress GmbH auf einer aproxima-eigenen Lizenz auf einem Server in Deutschland. Der Fragebogen wurde voll responsiv für alle Endgeräte programmiert. Die Nutzung der Devices lag daher im Ermessen der Befragten. Die Befragung konnte am PC, am Laptop, Tablet oder Handy in den Sprachen Deutsch, Englisch, Türkisch und Arabisch ausgefüllt werden. Um zur Teilnahme zu motivieren, haben wir unter allen Teilnehmenden der Online-Befragung 20 B-Cards (Gutscheinkarte für Produkte und Dienstleistungen in bestimmten Berliner Einrichtungen) in Höhe von jeweils 50 Euro verlost. Die Benachrichtigung der Gewinner*innen erfolgte am 28. Juni 2024.

1.2 Stichprobenstruktur

Insgesamt haben wir 1.200 vollständige Fälle in die Auswertung einbezogen. 511 davon stammen aus der Vor-Ort-Befragung, 689 aus der Online-Befragung. Angestrebt war eine Fallzahl von mindestens 1.000, um auch bei der Bildung von Auswertungsgruppen eine ausreichende Gruppengröße zu gewährleisten. Das ist mit der Erhebung gelungen. Die Gruppenvergleiche nach den in Abbildung 1.1 dargestellten Merkmalen erbringen belastbare Ergebnisse und zeigen zum Teil statistisch signifikante Unterschiede auf.

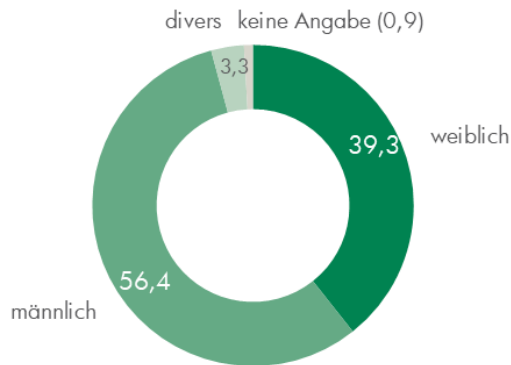
Die Befragung sollte die Nutzer*innenstruktur des Testfeldes, die passierenden Nichtnutzer*innen und die Anwohner*innen möglichst gut abbilden. Die dazu angewandte Befragungsmethodik haben wir im vorhergehenden Abschnitt dargestellt. Da wir die Struktur der jeweiligen Grundgesamtheiten nicht kennen, können wir keine Aussagen darüber treffen, wie gut die Stichprobe diese Zielgruppen abbildet. Um für die folgenden Ergebnisdarstellungen ein Bild von der Stichprobe vor Augen zu haben, ist in Abbildung 1.1 deren Struktur nach den fünf erhobenen demographischen Merkmalen Geschlecht, Alter, Bildungsgrad, Wohnort und Staatsangehörigkeit(en) abgebildet.

Zu erkennen ist, dass die Stichprobe aus etwas mehr männlichen als weiblichen Personen besteht (56 zu 39 Prozent). Drei Prozent gaben ein diverses Geschlecht an. Gut die Hälfte der Befragten ist zwischen 14 und 39 Jahren alt, nur jede*r Fünfte über 50 Jahre. Damit ist die Stichprobe deutlich jünger als die Berliner Bevölkerung. Die Mehrheit der Befragten wohnen in Berlin, 63 Prozent von ihnen jedoch nicht angrenzend an das Testfeld. Die Anwohner*innen machen einen Anteil von 28 Prozent aus. Deutlich in der Mehrheit sind auch Personen mit einem Hochschulabschluss (72 Prozent). Einen Bildungsabschluss unterhalb der Hochschulreife besitzen nur 12 Prozent. Die allermeisten Befragten besitzen (unter anderem) die deutsche Staatsangehörigkeit (88 Prozent), 18 Prozent (auch) eine andere.

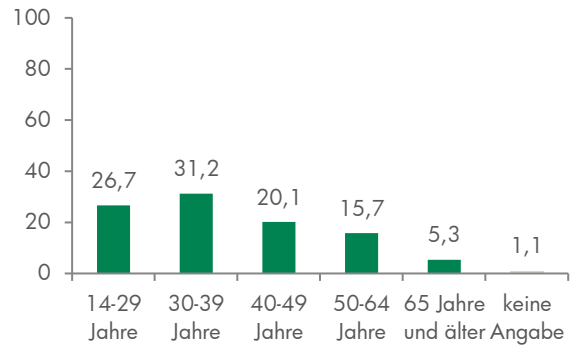
Zusätzlich zu den demographischen Angaben wollten wir von den Befragten noch wissen, mit welchen Verkehrsmitteln sie hauptsächlich in Berlin unterwegs sind. Man konnte mehrere Verkehrsmittel angeben. Die meisten Befragten nannten das Fahrrad (82 Prozent), dahinter folgen etwa gleichauf der ÖPNV (62 Prozent) und die eigenen Füße (56 Prozent). Nur wenige gaben motorisierte Individualverkehrsmittel an (Auto, Motorrad und Motorroller zusammen 11 Prozent).

ABBILDUNG 1.1: STICHPROBENSTRUKTUR

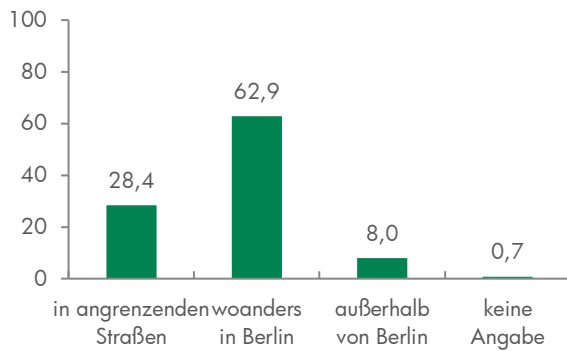
Geschlecht



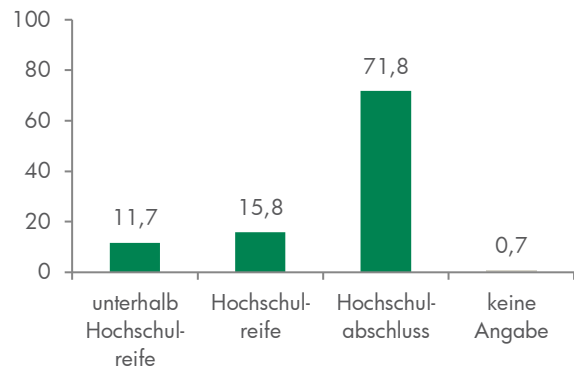
Altersgruppen



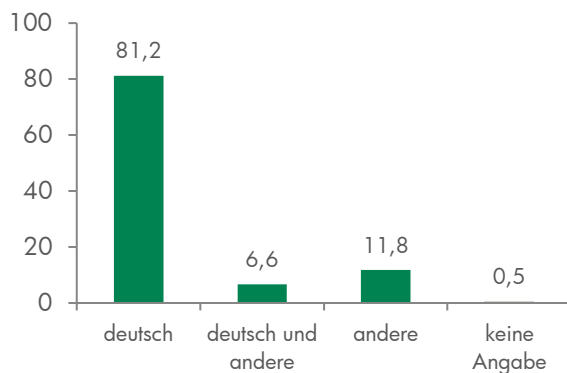
Wohnort



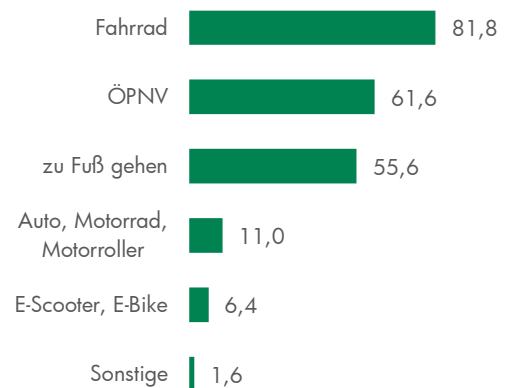
Bildungsgrad



Staatsangehörigkeit(en)



Hauptverkehrsmittel in Berlin



in Prozent aller Befragten | N=1.200

2 Nutzende und Nutzungsverhalten

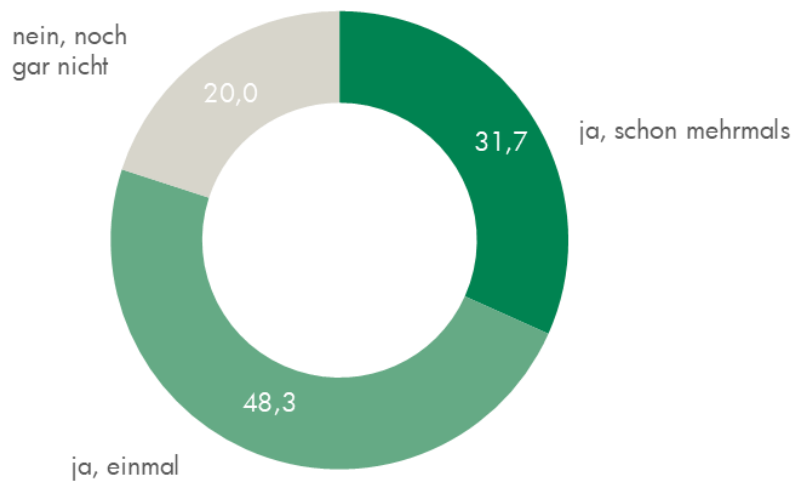
*Das Testfeld ist in der Welt – aber wer kam und nutzte es? Waren es vorwiegend Radfahrende oder Fußgänger*innen? Welche Angebote haben sie in Anspruch genommen und wie häufig waren sie da? Diese Fragen wollen wir zuerst klären.*

FÜR EILIGE LESENDE:

1. 80 Prozent der von uns befragten Personen hatten das Testfeld zum Befragungszeitpunkt schon mindestens einmal genutzt, 32 Prozent sogar mehrfach. Knapp zwei Drittel der Nutzenden waren überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs, ein Drittel zu Fuß.
2. Bei 90 Prozent der Nutzenden war das Testfeld Bestandteil einer Fuß- oder Fahrradroute. Aber auch die Angebote des Testfeldes wurden gut genutzt: 69 Prozent taten dies mindestens einmal.
3. Von den konkreten Angeboten gaben die meisten Befragten an, die Informationstafeln genutzt zu haben (52 Prozent). Mit etwas Abstand folgen die Erholungs- und Aufenthaltsflächen, die Ausstellung zum Reallabor Radbahn und der Fahrradmülleimer.

Auf dem Testfeld des Reallabors Radbahn haben wir überwiegend Personen angetroffen, die dieses wenigstens schon einmal genutzt haben. Knapp die Hälfte der Befragten gab an, einmal durchgelaufen oder durchgefahren zu sein – mutmaßlich die meisten am Tag des Interviews. 32 Prozent hatten dies schon mehrmals getan, nur 20 Prozent noch gar nicht (vgl. Abbildung 2.1). Befragte, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben, definieren wir im Bericht als Nutzer*innen (N=960), alle anderen als Nichtnutzer*innen. Wir nutzen diese Gruppenzuordnung für den Vergleich von Einstellungen zum Testfeld. Außerdem wurden manche Fragen zur Nutzung und Bewertung des Testfeldes nur Nutzer*innen gestellt.

ABBILDUNG 2.1: HABEN SIE DAS TESTFELD SCHON EINMAL GENUTZT, DAS HEIßT SIND SIE SCHON MAL DURCHGELAUFEN ODER DURCHGEFAHREN UND HABEN SICH DAS ANGEBOT NÄHER ANGESEHEN?



in Prozent aller Befragten | N=1.200

Die Tabelle 2.1 zeigt die Nutzungsanteile differenziert für die Erklärungsvariablen, bei denen die Unterschiede zwischen mindestens zwei Gruppen mindestens auf dem 95 %-Niveau signifikant waren. Das bedeutet: Bei allen diesen Variablen gab es zumindest zwischen zwei Gruppen einen Unterschied, der nicht nur dem Zufall geschuldet ist. Bei den Altersgruppen ist deutlich das geringere Nutzungsverhalten der Über-65-Jährigen im Vergleich zu allen anderen Befragten zu erkennen. Ein Drittel der ältesten Befragten haben das Testfeld noch gar nicht genutzt, insgesamt war dies nur jede*r Fünfte. Klar erkennbar ist auch eine im Vergleich stärkere Nutzung durch die Anwohner*innen (Wohnort angrenzende Straße): Fast die Hälfte von ihnen hat das Testfeld schon mehrmals genutzt, nur 13 Prozent noch gar nicht. Mit Blick auf die Verkehrsmittel zeigt sich, dass diejenigen, die das Testfeld vor allem mit dem Fahrrad genutzt haben (siehe nächste Frage), dies auch häufiger taten als Zu-Fuß-Gehende (44 Prozent zu 24 Prozent mehrmals). Außerdem zeigen sich Zusammenhänge mit dem Hauptverkehrsmittel bei Wegen durch Berlin. Wer hier das Fahrrad oder zu Fuß angibt, hat das Testfeld etwas häufiger genutzt als diejenigen, die ÖPNV oder MIV (Auto, Motorrad, Motorroller) nutzen. Hier wie auch bei den folgenden Fragen, in denen wir die Ergebnisse nach Hauptverkehrsmittel differenzieren, gilt: Die Befragten konnten mehrere Hauptverkehrsmittel angeben, die Gruppen überschneiden sich also zum Teil.

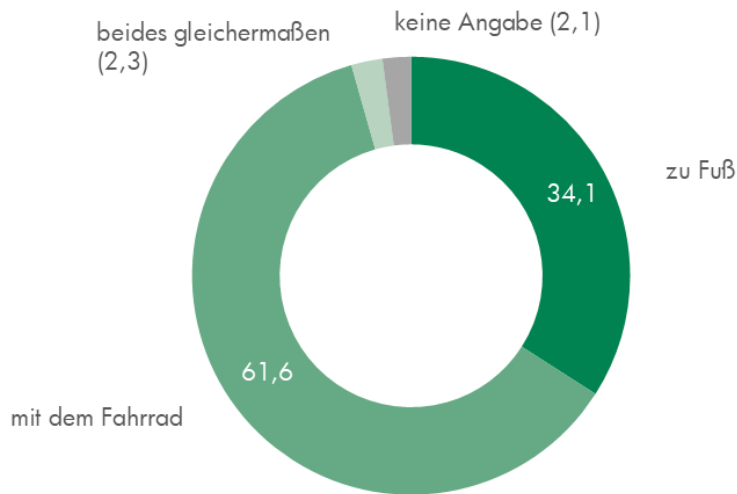
TABELLE 2.1: HABEN SIE DAS TESTFELD SCHON EINMAL GENUTZT, DAS HEIßT, SIND SIE SCHON MAL DURCHGELAUFEN ODER DURCHGEFAHREN UND HABEN SICH DAS ANGEBOT NÄHER ANGESEHEN? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	ja, schon mehr mals	ja, einmal	nein, noch gar nicht
Altersgruppen				
14-29	320	31,3	46,6	22,2
30-39	374	35,6	45,7	18,7
40-49	241	32,0	50,6	17,4
50-64	188	28,2	52,7	19,1
65+	64	20,3	46,9	32,8
Wohnort				
angrenzende Straße	341	46,9	40,5	12,6
woanders in Berlin	755	27,2	51,3	21,6
außerhalb Berlins	96	12,5	52,1	35,4
Nutzungsart Testfeld				
vor allem mit Fahrrad	591	44,0	56,0	0,0
vor allem zu Fuß	327	24,2	75,8	0,0
Hauptverkehrsmittel in Berlin				
Fahrrad	981	35,5	47,4	17,1
zu Fuß	667	33,3	49,8	16,9
ÖPNV	739	30,6	49,0	20,4
MIV	132	34,8	41,7	23,5
Gesamt	1.200	31,8	48,3	20,0

jeweils in Zeilenprozent der Gruppe

Grundsätzlich gab es zwei Möglichkeiten, sich auf dem Testfeld zu bewegen: mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Wie unsere Befragung ergab, nutzte die große Mehrheit das Fahrrad. 62 Prozent gaben dieses Verkehrsmittel an, 34 Prozent bewegten sich vorrangig zu Fuß über das Testfeld (vgl. Abbildung 2.2).

ABBILDUNG 2.2: HABEN SIE DAS TESTFELD BISHER ÜBERWIEGEND ZU FUß ODER ÜBERWIEGEND MIT DEM FAHRRAD GENUTZT?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Bei der hauptsächlichen Verwendungsart zeigen sich wieder deutliche Unterschiede zwischen der ältesten und allen anderen Altersgruppen. 51 Prozent der Über-65-Jährigen nutzte das Testfeld überwiegend zu Fuß, alle jüngeren Befragten dagegen mehrheitlich mit dem Fahrrad (vgl. Tabelle 2.2). Unterschiede zeigen sich auch beim Bildungsabschluss der Befragten. Personen mit einem Abschluss unterhalb der Hochschulreife gingen jedenfalls deutlich häufiger zu Fuß und nutzten weniger das Fahrrad. Berliner*innen, die nicht in angrenzenden Straßen wohnen, kamen am häufigsten mit dem Fahrrad (66 Prozent), während Besucher*innen von außerhalb knapp mehrheitlich zu Fuß über das Testfeld liefen (52 Prozent). Dass Personen, die auch sonst in Berlin als Hauptverkehrsmittel das Fahrrad nutzen, auf dem Testfeld mehrheitlich radelten, ist mehr als plausibel. Interessant ist jedoch: Auch von denjenigen, die sonst in Berlin hauptsächlich zu Fuß gehen, war die knappe Mehrheit auf dem Testfeld mit dem Rad unterwegs (53 Prozent).

TABELLE 2.2: HABEN SIE DAS TESTFELD BISHER ÜBERWIEGEND ZU FUß ODER ÜBERWIEGEND MIT DEM FAHRRAD GENUTZT? (DIFFERENZIERUNGEN)

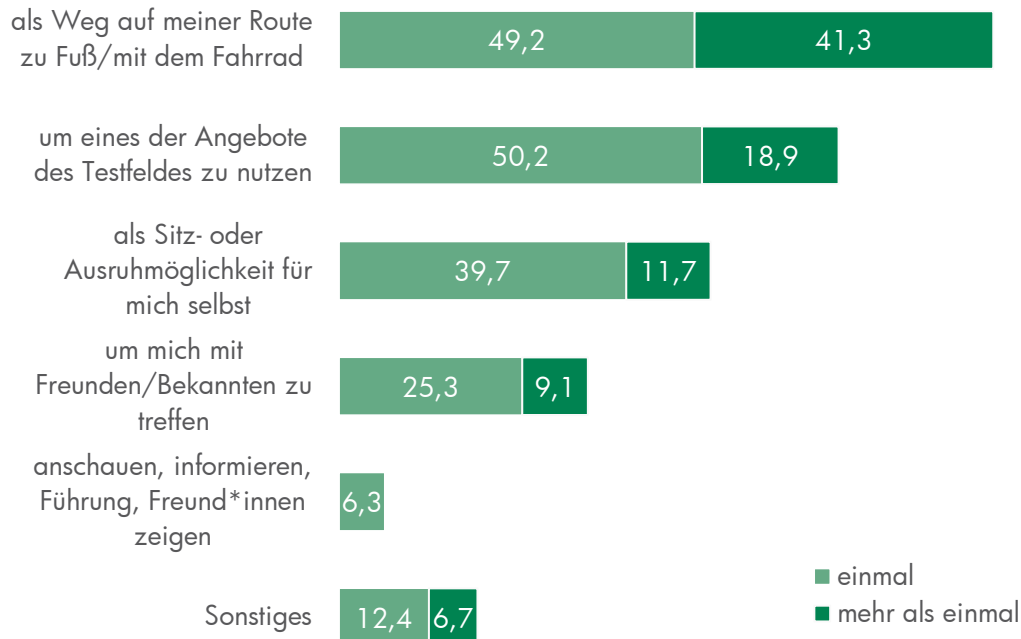
	N	zu Fuß	mit dem Fahrrad	beides gleichermaßen	keine Angabe
Altersgruppen					
14-29	249	36,9	59,4	1,6	2,0
30-39	304	30,3	65,8	2,6	1,3
40-49	199	33,7	60,8	3,0	2,5
50-64	152	32,2	64,5	2,0	1,3
65+	43	51,2	41,9	2,3	4,7

	N	zu Fuß	mit dem Fahrrad	beides gleichermaßen	keine Angabe
Bildungsabschluss					
unterhalb Hochschulreife	113	45,1	50,4	0,9	3,5
Hochschulreife	146	35,6	61,0	1,4	2,1
Hochschulabschluss	694	31,8	63,5	2,7	1,9
Wohnort					
angrenzende Straße	298	37,2	56,4	3,0	3,4
woanders in Berlin	592	30,2	66,0	2,2	1,5
außerhalb Berlins	62	51,6	46,8	0,0	1,6
Hauptverkehrsmittel in Berlin					
Fahrrad	813	26,8	68,9	2,6	1,7
zu Fuß	554	41,7	53,4	3,2	1,6
ÖPNV	588	40,8	54,8	3,1	1,4
MIV	101	39,6	55,4	3,0	2,0
Gesamt	960	34,1	61,6	2,3	2,1

jeweils in Zeilenprozent der Gruppe

Grundsätzlich waren mehrere Möglichkeiten vorgesehen, das Testfeld zu nutzen. So konnte man natürlich einfach entlang radeln oder laufen, man konnte aber auch die Sitzmöbel zum Verweilen allein oder mit Freund*innen verwenden. Außerdem enthielt das Testfeld eine ganze Reihe verschiedener Angebote wie Luftpumpe, Fahrradparkplätze, Soundobjekte und mehr, die ausprobiert werden konnten. Abbildung 2.3 zeigt, was die Nutzer*innen getan haben. Fast alle von ihnen gaben an, das Testfeld als Wegstück für ihre Route mit Fahrrad oder zu Fuß genutzt zu haben (90 Prozent). Positiv ist, dass 41 Prozent dies auch mehrmals taten, also offenbar Gefallen daran fanden. Die verschiedenen Angebote auf dem Testfeld wurden von 69 Prozent der Nutzer*innen ausprobiert. 50 Prozent taten dies aber nur einmal, diese Nutzungsform hatte also tatsächlich eher Probiercharakter. Ebenfalls mehrheitlich einmal wurden die Sitz- und Ausruhmöglichkeiten sowie die Funktion als Treffpunkt genutzt. Ein kleiner Teil der Befragten gab explizit an, wegen einer Führung oder zum „selbstgeführten“ Anschauen und Informieren gekommen zu sein (6 Prozent). Da diese Nennung aber aus den offenen Antworten der Kategorie „Sonstiges“ rekodiert wurde, ist anzunehmen, dass der Anteil dieser Nutzungsform unterschätzt ist. Wäre er eine explizite Auswahlmöglichkeit gewesen, hätten sicher mehr Befragte auch diesen Besuchsgrund angegeben.

ABBILDUNG 2.3: WOZU HABEN SIE DAS TESTFELD BISHER GENUTZT?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960 | Die Antwort „anschauen, informieren, Führung, Freund*innen zeigen“ wurde nachträglich aus den offenen Angaben zu „Sonstiges“ extrahiert.

Sinnvolle signifikante Unterschiede zwischen den Nutzungsformen gibt es mit Blick auf die Altersgruppen. Generell sinken die meisten Nutzungsformen mit steigendem Alter. 94 Prozent der 14- bis 29-Jährigen haben das Testfeld als Wegeb Bestandteil genutzt, bei den Über-65-Jährigen taten dies nur 83 Prozent. Alle anderen Nutzungsformen fanden in der ältesten Gruppe nur minderheitlich statt: Nur 44 Prozent nutzten dort eines der Angebote des Testfeldes, nur 33 Prozent die Sitz- und Ausruhmöglichkeiten und nur 12 Prozent trafen sich dort mit Freunden/Bekanntem. Dem stehen überdurchschnittliche Nutzungsanteile in den Altersgruppen bis 39 Jahre gegenüber. Das Testfeld wurde also vor allem von der jüngeren Hälfte der Bevölkerung als Angebot angenommen. Das zeigen spiegelbildlich auch die Anteile derjenigen, die das Testfeld erstmal zu Anschauungszwecken besuchten: In der jüngsten Altersgruppe gaben das von sich aus 4 Prozent der Befragten an, in der ältesten 16 Prozent.

TABELLE 2.3: WOZU HABEN SIE DAS TESTFELD BISHER GENUTZT? (DIFFERENZIERUNG NACH ALTERSGRUPPEN)

Altersgruppen	14-29	30-39	40-49	50-64	65+	Gesamt
<i>N</i>	249	304	199	152	43	960
als Weg auf meiner Route zu Fuß/mit dem Fahrrad						
nie	6,0	8,9	10,1	13,8	18,6	9,6
einmal	51,8	43,8	50,8	52,6	48,8	49,2
mehr als einmal	42,2	47,4	39,2	33,6	32,6	41,3
um eines der Angebote des Testfeldes zu nutzen						
nie	26,5	28,9	30,2	36,2	55,8	30,9
einmal	53,8	47,7	51,8	52,0	34,9	50,2
mehr als einmal	19,7	23,4	18,1	11,8	9,3	18,9
als Sitz- oder Ausruhmöglichkeit für mich selbst						
nie	43,0	46,7	50,3	54,6	67,4	48,6
einmal	42,2	39,8	40,2	39,5	23,3	39,7
mehr als einmal	14,9	13,5	9,5	5,9	9,3	11,7
um mich mit Freunden/Bekanntem zu treffen						
nie	57,8	61,5	72,4	70,4	88,4	65,6
einmal	31,3	26,3	18,6	28,3	7,0	25,3
mehr als einmal	10,8	12,2	9,0	1,3	4,7	9,1
anschauen, informieren, Führung, Freund*innen zeigen						
nie	95,6	95,4	93,5	90,1	83,7	93,8
einmal	4,4	4,6	6,5	9,9	16,3	6,3
mehr als einmal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Ein Blick auf die vorrangige Nutzungsart des Testfeldes zeigt: Routenbestandteil war das Testfeld vor allem bei Radfahrenden. 49 Prozent von ihnen sagen, dass sie das Testfeld mehr als einmal auf ihrer Fahrradrouten genutzt haben, 47 Prozent taten dies einmal. Diejenigen, die das Testfeld vor allem zu Fuß nutzten, taten das überwiegend einmal als Routenbestandteil (58 Prozent). Jede*r Fünfte von ihnen nutzte es gar nicht als Teil einer Route. Auch die Angebote des Testfeldes zogen mehr Radfahrende als Zu-Fuß-Gehende an. 22 Prozent der Radfahrenden und 12 Prozent der Zu-Fuß-Gehenden nutzten die Angebote mehr als einmal. Überhaupt nicht taten dies 29 Prozent der Radfahrenden und 36 Prozent der Zu-Fuß-Gehenden. Diese nutzten dafür deutlich häufiger als die Radfahrenden die Sitz- oder Ausruhmöglichkeiten (59 Prozent zu 46 Prozent mindestens einmal).

TABELLE 2.4: WOZU HABEN SIE DAS TESTFELD BISHER GENUTZT? (DIFFERENZIERUNG NACH NUTZUNGSART)

	Nutzungsart Testfeld		Gesamt
	vor allem mit Fahrrad	vor allem zu Fuß	
<i>N</i>	813	147	960
als Weg auf meiner Route zu Fuß/mit dem Fahrrad			
nie	4,2	19,6	9,6
einmal	46,5	57,5	49,2
mehr als einmal	49,2	22,9	41,3
als Sitz- oder Ausruhmöglichkeit für mich selbst			
nie	54,0	41,3	48,6
einmal	34,3	50,2	39,7
mehr als einmal	11,7	8,6	11,7
um eines der Angebote des Testfeldes zu nutzen			
nie	29,1	36,1	30,9
einmal	49,4	52,0	50,2
mehr als einmal	21,5	11,9	18,9

Die Infrastrukturwirkung des Testfeldes für Radfahrende zeigte sich in der Befragung bereits deutlich: Von denjenigen, die in Berlin hauptsächlich mit dem Fahrrad unterwegs sind, nutzten 45 Prozent das Testfeld mehr als einmal als Wegebestandteil. Und jede*r Fünfte von ihnen nutzte eines der Angebote des Testfeldes mehr als einmal. Beide Werte liegen deutlich höher als bei denjenigen, die nicht hauptsächlich mit dem Fahrrad unterwegs sind (vgl. Tabelle 2.5).

TABELLE 2.5: WOZU HABEN SIE DAS TESTFELD BISHER GENUTZT? (DIFFERENZIERUNG NACH HAUPTVERKEHRSMITTEL)

	Hauptverkehrsmittel Fahrrad		Gesamt
	ja	nein	
<i>N</i>	813	147	960
als Weg auf meiner Route zu Fuß/mit dem Fahrrad			
nie	7,9	20,4	9,6
einmal	46,7	61,2	49,2
mehr als einmal	45,4	18,4	41,3
um eines der Angebote des Testfeldes zu nutzen			
nie	30,0	37,4	30,9
einmal	49,8	51,0	50,2
mehr als einmal	20,2	11,6	18,9

Das Testfeld stellte eine große Auswahl von Angeboten zur Verfügung, die neben dem reinen Begehen oder Befahren der Strecke genutzt werden konnten. Diese reichten von Informationen zu Sinn und Zweck des Umbaus über Convenience-Angebote für Radfahrende bis hin zu Dingen, die das Verweilen auf dem Testfeld attraktiver machten. Am häufigsten nutzten die Befragten die Informationsangebote. 52 Prozent von ihnen lasen die Informationstafeln, 37 Prozent betrachteten die Ausstellung zum Reallabor Radbahn und der Umgestaltung der Fläche. Aber auch die Angebote

für Radfahrende fanden Anklang, am meisten der Fahrradmülleimer (34 Prozent). Die Fahrradparkplätze für normale Fahrräder und Lastenräder liegen insgesamt knapp dahinter (31 Prozent), die Reparaturstation mit Schlauchautomat nutzte immerhin jede*r Vierte. 40 Prozent verweilten auf den Erholungs- und Aufenthaltsflächen. Als Nischenangebote erwiesen sich die Soundobjekte, Tribüne, Gemeinschaftsbeete und der Briefkasten (vgl. Abbildung 2.4).

ABBILDUNG 2.4: WELCHE DER FOLGENDEN ANGEBOTE AUF DEM TESTFELD HABEN SIE BEREITS GENUTZT?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Bei der Nutzung der Angebote zeigt sich wieder der bereits aus der vorhergehenden Frage bekannte Alterseffekt. Die Informationsangebote wurden über alle Altersgruppen ähnlich genutzt, bei mit zunehmendem Alter leicht steigenden Anteilen bei den Informationstafeln. Die Angebote für Radfahrende waren überdurchschnittlich interessant für Personen bis 39 Jahre. Besonders deutlich wird dies bei den Fahrradparkplätzen für normale Fahrräder. Unter den Bis-39-Jährigen nutzte ungefähr jede*r Dritte mindestens einmal einen solchen Parkplatz. In den drei älteren Gruppen liegt der Nutzungsanteil nur noch zwischen 17 und 5 Prozent (vgl. Tabelle 2.6). W-Lan, Strom und Handylademöglichkeiten sowie Gemeinschaftsbeete wurden sogar nur von den 14-29-Jährigen überdurchschnittlich genutzt. Insgesamt zeigen die jüngeren Altersgruppen eine breitere Nutzung der Angebote als die älteren.

TABELLE 2.6: WELCHE DER FOLGENDEN ANGBOTE AUF DEM TESTFELD HABEN SIE BEREITS GENUTZT? (DIFFERENZIERUNG NACH ALTERSGRUPPEN)

Altersgruppen	14-29	30-39	40-49	50-64	65+	Gesamt
<i>N</i>	249	304	199	152	43	960
Informationstafeln	49,4	48,7	52,8	63,8	55,8	52,3
Erholungs- und Aufenthaltsflächen zum Sitzen und Verweilen	51,0	42,1	33,7	34,2	23,3	40,4
Ausstellung zum Reallabor Radbahn und der Umgestaltung der Fläche	35,3	37,5	37,2	39,5	30,2	36,6
Fahrradmülleimer	43,0	38,5	28,1	25,0	11,6	34,2
Reparaturstation mit Schlauchautomat	31,3	29,6	21,6	10,5	7,0	24,2
Fahrradparkplätze für normale Fahrräder	33,3	30,6	12,1	17,1	4,7	24,0
W-Lan	36,1	18,4	20,1	16,4	14,0	22,9
Strom und Handylademöglichkeit	23,3	16,4	13,6	7,2	7,0	15,8
Soundobjekte	14,5	15,8	14,1	10,5	0,0	13,6
Tribüne und Podest	14,9	14,5	10,6	9,2	4,7	12,4
Gemeinschaftsbeete	17,3	10,2	9,0	7,2	4,7	11,1
Fahrradparkplätze für Lastenräder	7,6	8,9	6,5	3,3	2,3	7,0
Briefkasten	9,6	6,6	6,0	3,9	2,3	6,7

Interessant ist außerdem ein Blick auf den Wohnort der Befragten. Wurden also die Angebote vor allem von Anwohner*innen genutzt oder von Menschen, die von woanders zum Testfeld kamen? Tabelle 2.7 zeigt, dass Letzteres der Fall war. Bei den meisten Angeboten (und die Tabelle zeigt nur diejenigen, bei denen es signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen gab) waren die Nutzungsanteile der Anwohner*innen geringer als die der anderen Befragten. Das ist zum Teil plausibel, weil Anwohner*innen möglicherweise z. B. über eigene Fahrradparkplätze verfügen und auch nicht unbedingt auf Strom oder W-Lan des Testfeldes angewiesen sind. Allerdings wurden auch die Sitz- und Verweilmöglichkeiten vor allem von „Auswärtigen“ genutzt. 42 Prozent derjenigen, die woanders in Berlin wohnen sowie 50 Prozent der außerhalb Berlins wohnenden Befragten gaben deren Nutzung an, aber nur 34 Prozent der Anwohner*innen. Zumindest in der Testphase konnte sich die Radbahn also noch nicht als Aufenthaltsmöglichkeit „vor der Haustür“ etablieren.

TABELLE 2.7: WELCHE DER FOLGENDEN ANGEBOTE AUF DEM TESTFELD HABEN SIE BEREITS GENUTZT? (DIFFERENZIERUNG NACH WOHNORT)

Wohnort	in angrenzender Straße	woanders in Berlin	außerhalb Berlins	Gesamt
<i>N</i>	298	592	62	960
Erholungs- und Aufenthaltsflächen zum Sitzen und Verweilen	34,2	42,4	50,0	40,4
Ausstellung zum Reallabor Radbahn und der Umgestaltung der Fläche	31,5	38,7	40,3	36,6
Fahrradmülleimer	29,9	36,5	33,9	34,2
Reparaturstation mit Schlauchautomat	27,9	23,6	12,9	24,2
Fahrradparkplätze für normale Fahrräder	16,4	27,9	24,2	24,0
W-Lan	17,1	24,3	38,7	36,1
Strom und Handylademöglichkeit	12,4	17,2	17,7	15,8
Soundobjekte	16,8	11,7	16,1	13,6

Schaut man sich die vorrangige Nutzungsart des Testfeldes an, ergeben sich die erwartbaren Unterschiede (vgl. Tabelle 2.8). Angebote für Radfahrende wurden vor allem von Radfahrenden genutzt, so der Fahrradmülleimer (41 Prozent), die Reparaturstation mit Schlauchautomat (29 Prozent) und die Fahrradparkplätze (29 Prozent). Demgegenüber nutzten Zu-Fuß-Gehende etwas häufiger die Erholungs- und Aufenthaltsflächen (46 Prozent) und die Soundobjekte (20 Prozent). Dass auch Zu-Fuß-Gehende angeben, Angebote für Radfahrende genutzt zu haben, dürfte daran liegen, dass auch sie einmal mit dem Fahrrad auf dem Testfeld unterwegs waren.

TABELLE 2.8: WELCHE DER FOLGENDEN ANGEBOTE AUF DEM TESTFELD HABEN SIE BEREITS GENUTZT? (DIFFERENZIERUNG NACH NUTZUNGSART)

Nutzungsart Testfeld	vor allem mit Fahrrad	vor allem zu Fuß	Gesamt
<i>N</i>	298	592	960
Erholungs- und Aufenthaltsflächen zum Sitzen und Verweilen	37,6	45,6	40,4
Fahrradmülleimer	41,1	21,7	34,2
Reparaturstation mit Schlauchautomat	29,4	12,5	24,2
Fahrradparkplätze für normale Fahrräder	28,8	14,1	24,0
Soundobjekte	9,6	19,9	13,6
Briefkasten	8,0	4,0	6,7

3 Raum- und Sicherheitsempfinden

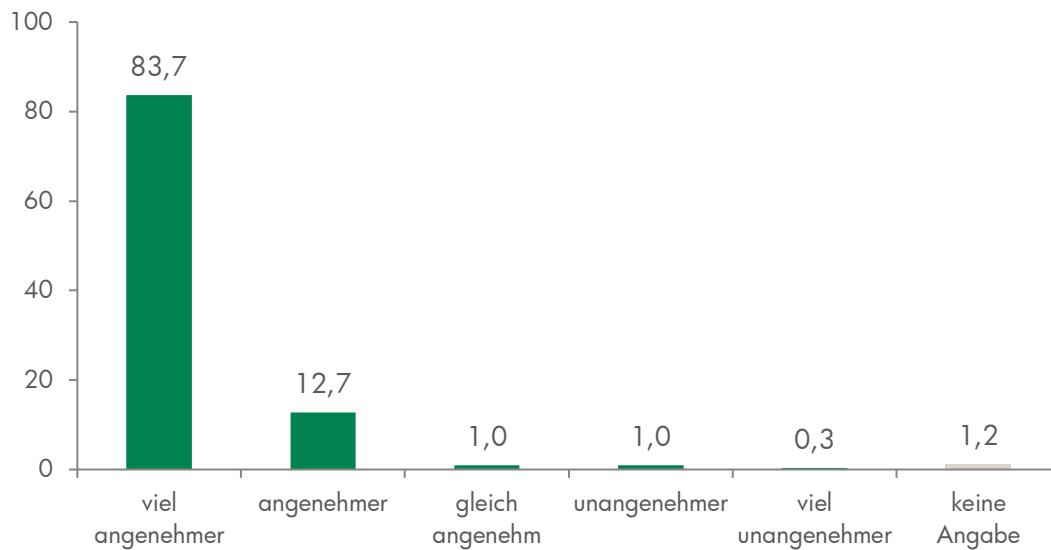
*Die Radbahn Berlin soll eine Infrastruktur zur Fortbewegung werden. Dementsprechend muss das Testfeld zuallererst ein hohes Sicherheitsgefühl vermitteln, damit Nutzer*innen Vertrauen zu ihm fassen. Außerdem sollte die Nutzung angenehmer sein als bisherige Alternativen. War das der Fall?*

FÜR EILIGE LESENDE:

1. 84 Prozent der Radfahrenden finden das Fahren auf dem Testfeld viel angenehmer als auf dem bestehenden Radweg. 80 Prozent fühlen sich auf dem Testfeld sehr sicher. Gründe für Unsicherheit sind vor allem der Mischverkehr von Radfahrenden und Fußgänger*innen sowie eine wahrgenommene Enge der Fahrbahn bei Zwei-Richtungs-Verkehr.
2. Bei den Fußgänger*innen finden nur 42 Prozent der Befragten das Testfeld viel angenehmer als den bestehenden Fußweg. Und nur 36 Prozent fühlen sich auf dem Testfeld sehr sicher. Hauptgrund für die Unsicherheit ist hier, dass das Testfeld vor allem als Radweg wahrgenommen wird.
3. 11 Prozent der Nutzenden berichten uns von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Auch hier war vor allem die Mischung von Rad- und Fußverkehr die Ursache.

Wir haben das Raum- und Sicherheitsempfinden der Radfahrenden und Fußgänger*innen getrennt voneinander abgefragt. Diejenigen, die das Testfeld überwiegend mit dem Fahrrad nutzten (N=58), sollten für uns einschätzen, wie angenehm sie das Radfahren auf dem Testfeld im Vergleich zum ursprünglichen Radweg an der Skalitzer Straße empfinden. Wie Abbildung 3.1 zeigt, erfüllt das Testfeld zu fast 100 Prozent seine Funktion, eine angenehmere Alternative zu bieten. 84 Prozent antworteten sogar mit der bestmöglichen Kategorie „viel angenehmer“.

ABBILDUNG 3.1: WIE ANGENEHM EMPFINDEN SIE DAS RADFAHREN AUF DEM TESTFELD IM VERGLEICH ZUM URSPRÜNGLICHEN RADWEG AN DER SKALITZER STRASSE?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld häufiger mit dem Rad als zu Fuß nutzen | N=589

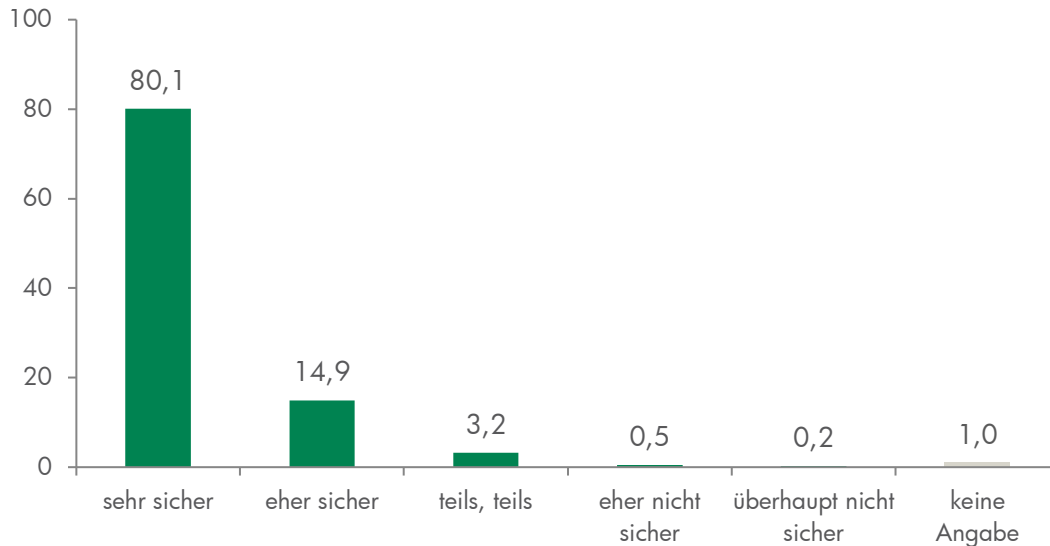
Die Bewertungen differieren leicht zwischen Alters- und Geschlechtsgruppen, was allerdings in den meisten Fällen an der Gesamtaussage nichts ändert. Weibliche Personen empfinden den Radweg zu einem noch etwas größeren Anteil angenehmer als männliche (89 zu 81 Prozent „viel angenehmer“). Und je jünger die Personen sind, desto angenehmer bewerten sie den Radweg. Besonders negativ äußern sich Befragte ab 65 Jahren. Nur 18 von ihnen haben das Testfeld als Radweg genutzt – und von diesen bewerteten es nur 56 Prozent als viel angenehmer und 17 Prozent als angenehmer. Demgegenüber sagen weitere 17 Prozent, das Testfeld sei (viel) unangenehmer als der Radweg an der Skalitzer Straße (vgl. Tabelle 3.1).

TABELLE 3.1: WIE ANGENEHM EMPFINDEN SIE DAS RADFAHREN AUF DEM TESTFELD IM VERGLEICH ZUM URSPRÜNGLICHEN RADWEG AN DER SKALITZER STRASSE? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	viel angenehmer	angenehmer	gleich angenehm	unangenehmer	viel unangenehmer	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	229	88,6	7,9	1,3	1,3	0,0	0,9
männlich	336	80,7	15,8	0,9	0,9	0,6	1,2
divers	19	78,9	15,8	0,0	0,0	0,0	5,3
Altersgruppen							
14-29	146	90,4	6,8	0,7	0,7	0,0	1,4
30-39	201	89,1	9,5	0,5	0,5	0,0	0,5
40-49	121	80,2	16,5	0,8	1,7	0,0	0,8
50-64	97	73,2	22,7	1,0	0,0	1,0	2,1
65+	18	55,6	16,7	11,1	11,1	5,6	0,0
Gesamt	589	83,7	12,7	1,0	1,0	0,3	1,2

Auch das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden auf dem Testfeld ist hoch. 80 Prozent derjenigen, die das Testfeld häufiger mit dem Rad als zu Fuß nutzten, fühlten sich dabei sehr sicher, 15 Prozent eher sicher (vgl. Abbildung 3.2).

ABBILDUNG 3.2: WIE SICHER FÜHLEN SIE SICH ALS RADFAHRER*IN AUF DEM TESTFELD?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld häufiger mit dem Rad als zu Fuß nutzen | N=589

Als Gründe für ein Unsicherheitsgefühl werden vor allem drei Sachverhalte genannt:

1. Der Wechsel vom bestehenden Radweg auf das Testfeld und zurück ist zu umständlich und konfliktbehaftet.

☛ „Direkt auf dem Feld kann man gut fahren, man kommt nur nicht gut von den Radwegen aus dorthin, nicht gut beschildert.“

☛ „Umständlich zu erreichen und auch wieder zu verlassen: Konflikte an Kreuzungen.“

2. Für einen schnellen Zwei-Richtungs-Radverkehr ist die Fahrbahn zu eng.

☛ „Im Gegensatz zu den bestehenden Fahrradwegen gibt es Gegenverkehr. Bei vielen und vor allem schnellen Radverkehr kann es trotzdem eng werden.“

☛ „Schneller Zwei-Richtungs-Verkehr zwischen Hochbahn Pfeilern? Fußgänger? Eher ein Trödel-Weg. Vielleicht gleich schnell wie der absolut schrottreife alte Fahrradweg am Gehweg.“

3. Die Mischung aus Radfahrenden und Fußgänger*innen sowie Aufenthaltsflächen birgt Konfliktpotenzial.

☛ „Wenn das Testfeld nach ihren Vorstellungen genutzt wird, ist es eher gefährlich dort zu radeln, weil die Fußgänger sich dort aufhalten und ggf. Vergnügen“

[Ergebnisbericht Reallabor Radbahn]

- „Mischung von Rad- und Fußverkehr funktioniert nicht. Ich möchte auch nicht andere gefährden, wenn ich radfahre.“

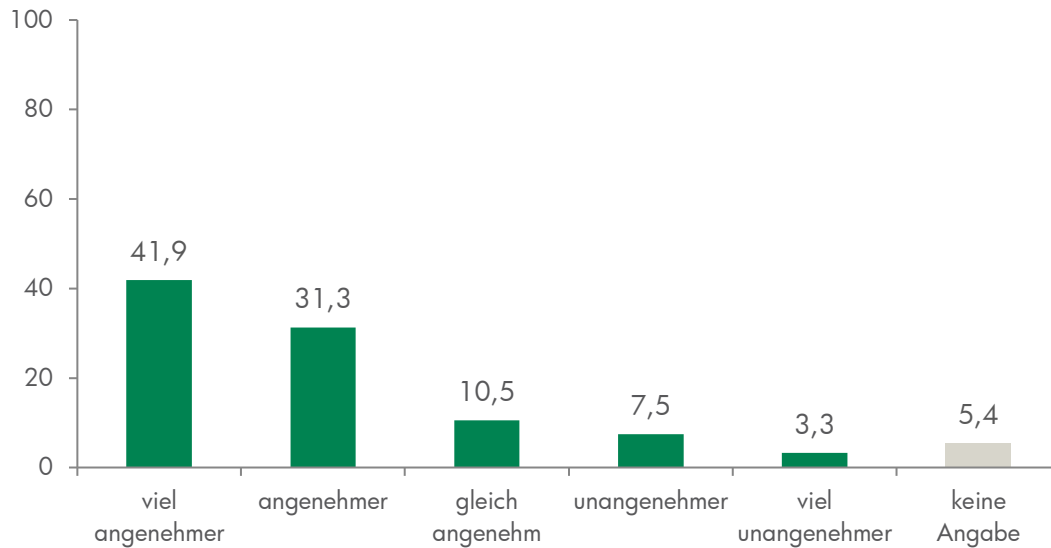
Das Sicherheitsempfinden unterscheidet sich zwischen Personen verschiedenen Geschlechts und Alters. So fühlen sich weibliche Personen sicherer als männliche (84 zu 77 Prozent „sehr sicher“), jüngere sicherer als ältere. Auch hier erweist sich die Gruppe der Ab-65-Jährigen als besonders kritisch: Nur 56 Prozent von ihnen fühlten sich als Radfahrer*in auf dem Testfeld sehr sicher. 22 Prozent wählten die Antwort „teils, teils“, eine Person fühlte sich überhaupt nicht sicher (vgl. Tabelle 3.2). Unterschiede im Sicherheitsgefühl zeigen sich auch nach Bildungsabschluss. Personen mit einem Abschluss unterhalb der Hochschulreife fühlten sich weniger sicher als andere (68 Prozent „sehr sicher“).

TABELLE 3.2: WIE SICHER FÜHLEN SIE SICH ALS RADFAHRER*IN AUF DEM TESTFELD? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	sehr sicher	eher sicher	teils, teils	eher nicht sicher	überhaupt nicht sicher	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	229	84,3	12,7	2,2	0,4	0,0	0,4
männlich	336	77,4	16,4	4,2	0,3	0,3	1,5
divers	19	78,9	21,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Altersgruppen							
14-29	146	84,2	13,7	1,4	0,7	0,0	0,0
30-39	201	87,6	12,4	0,0	0,0	0,0	0,0
40-49	121	74,4	16,5	4,1	1,7	0,0	3,3
50-64	97	71,1	20,6	7,2	0,0	0,0	1,0
65+	18	55,6	11,1	22,2	0,0	5,6	5,6
Bildungsabschluss							
unterhalb Hochschulreife	56	67,9	23,2	7,1	1,8	0,0	0,0
Hochschulreife	88	85,2	11,4	3,4	0,0	0,0	0,0
Hochschulabschluss	441	81,0	14,3	2,7	0,5	0,2	1,4
Gesamt	589	80,1	14,9	3,2	0,5	0,2	1,0

Bei denjenigen, die das Testfeld häufiger zu Fuß als mit dem Rad genutzt haben (N=332), stellt sich die Situation etwas anders dar. Von ihnen finden nur 42 Prozent das Zu-Fuß-Gehen auf dem Testfeld viel angenehmer als auf dem parallelen Fußweg, 31 Prozent finden es angenehmer. Demgegenüber sagen 11 Prozent, es sei (viel) unangenehmer (vgl. Abbildung 3.3). Für Fußgänger*innen hat die Nutzung des Testfelds subjektiv gesehen also wesentlich weniger Vorteile gegenüber der bisherigen Lösung als für Radfahrende.

ABBILDUNG 3.3: WIE ANGENEHM EMPFINDEN SIE DAS ZU-FUß-GEHEN AUF DEM TESTFELD GEGENÜBER DEM PARALLELEN FUßWEG?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld häufiger zu Fuß als mit dem Rad nutzen | N=332

Auch hier zeigt sich, dass Personen ab dem 65. Lebensjahr die Situation wesentlich negativer beurteilen als alle anderen. Nur 32 Prozent von ihnen empfinden das Testfeld als (viel) angenehmer als den Fußweg. Etwas mehr (36 Prozent) sagen, es wäre (viel) unangenehmer. Die beste Bewertung geben die 30-39-Jährigen ab (53 Prozent „viel angenehmer“).

TABELLE 3.3: WIE ANGENEHM EMPFINDEN SIE DAS ZU-FUß-GEHEN AUF DEM TESTFELD GEGENÜBER DEM PARALLELEN FUßWEG? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	viel angenehmer	angenehmer	gleich angenehm	unangenehmer	viel unangenehmer	keine Angabe
Altersgruppen							
14-29	96	44,8	31,3	14,6	6,3	0,0	3,1
30-39	92	53,3	29,3	4,3	7,6	0,0	5,4
40-49	67	40,3	41,8	6,0	6,0	4,5	1,5
50-64	50	36,0	28,0	8,0	10,0	6,0	12,0
65+	22	9,1	22,7	31,8	13,6	22,7	0,0
Gesamt	332	41,9	31,3	10,5	7,5	3,3	5,4

Ein Blick auf das Sicherheitsgefühl der Fußgänger*innen zeigt ähnliche Unterschiede zu den Radfahrenden. Nur 36 Prozent der Fußgänger*innen fühlen sich sehr sicher, 33 Prozent eher sicher. 11 Prozent gaben an, sich eher oder überhaupt nicht sicher zu fühlen (vgl. Abbildung 3.4). Die Unsicherheit entsteht nach Angaben der Befragten vor allem aus drei Dingen:

1. Das Testfeld wird vor allem als Radweg wahrgenommen. Zwischen zum Teil schnell fahrenden Radfahrer*innen ist ein sicheres Laufen schwer möglich.

- ☛ „Der Bürgersteig ist breit und klar für Fußgänger, mit einem Radweg. Auf der Radbahn muss man damit rechnen mit Fahr- und Lastenrädern in Konflikt zu geraten. Gleiches gilt, wenn man die (m. E. völlig unnötigen) Angebote auf der Radbahn nutzen möchte.“
- ☛ „Ich dachte das Feld sei hauptsächlich für die Fahrräder, quasi als Schnellstrecke. Die gleichzeitige Benutzung für Flanierende (vielleicht sogar mit Kindern) oder Gartenarbeit verrichtende Menschen erscheint mir schwierig und teilweise gefährlich. Dafür ist es doch sehr eng.“

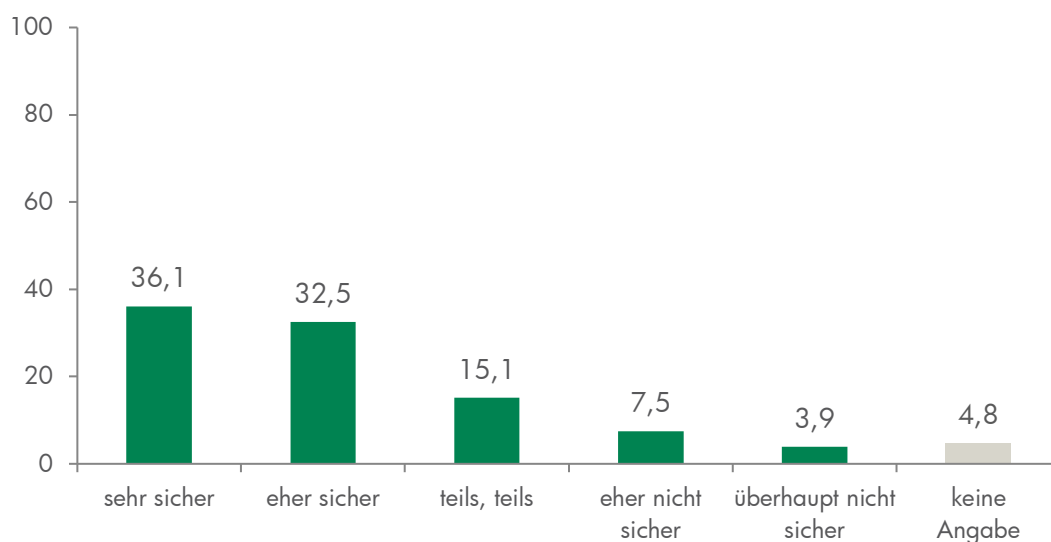
2. Die Straße links und rechts verursacht Lärm und Dreck.

- ☛ „Lärm von rechts und links und oben, zum Glück kam nur ein Fahrradfahrer. Ich ging mit einem Freund dirt lang und wir mussten unser Gespräch unterbrechen bis die Hochbahn weg war.“
- ☛ „Zu viel Verkehr rechts und links, Gestank, laut.“

3. Das Testfeld selbst fühlt sich für einzelne Fußgänger*innen wie ein potenziell unsicherer Ort an (z. B. wegen Kriminalitätsbefürchtungen).

- ☛ „Inzwischen nutzen die etliche Junkies & Wohnungslose und andere die Fläche und schlagen Ihre Zelt auf. Daher ist es für Fußgänger und Radfahrer nicht geeignet.“
- ☛ „Im Moment fühlt es sich sicher an. Aber in Zukunft könnten da viele Obdachlose leben und dann würde es sich nicht sicher anfühlen, hier langzugehen.“

ABBILDUNG 3.4: WIE SICHER FÜHLEN SIE SICH ALS FUßGÄNGER*IN AUF DEM TESTFELD?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld häufiger zu Fuß als mit dem Rad nutzen | N=332

Das Sicherheitsempfinden der Fußgänger*innen sinkt wieder mit steigendem Alter. In der Gruppe ab 65 Jahren fühlen sich nur 27 Prozent der Befragten sehr oder eher sicher, 36 Prozent fühlen sich eher oder überhaupt nicht sicher (vgl. Tabelle 3.4). Interessant ist außerdem, dass die Anwohnenden ein größeres Unsicherheitsgefühl äußern als Personen aus anderen Gegenden Berlins oder von außerhalb (18 Prozent eher oder überhaupt nicht sicher). Und schließlich geben auch 27 Prozent der sich als divers bezeichnenden Fußgänger*innen an, sich nicht sicher zu fühlen – deutlich mehr als männliche oder weibliche Befragte.

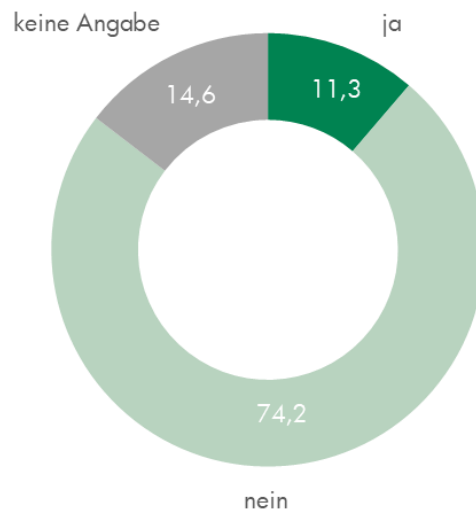
TABELLE 3.4: WIE SICHER FÜHLEN SIE SICH ALS FUßGÄNGER*IN AUF DEM TESTFELD? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	sehr sicher	eher sicher	teils, teils	eher nicht sicher	überhaupt nicht sicher	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	129	38,0	32,6	14,0	6,2	2,3	7,0
männlich	189	36,5	32,3	15,9	8,5	3,7	3,2
divers	11	18,2	45,5	9,1	9,1	18,2	0,0
Altersgruppen							
14-29	96	35,4	41,7	12,5	4,2	0,0	6,3
30-39	92	47,8	29,3	13,0	5,4	2,2	2,2
40-49	67	37,3	32,8	14,9	9,0	1,5	4,5
50-64	50	28,0	32,0	12,0	8,0	12,0	8,0
65+	22	13,6	13,6	36,4	22,7	13,6	0,0
Wohnort							
angrenzende Straße	113	38,1	21,2	16,8	11,5	6,2	6,2
woanders in Berlin	181	34,8	38,1	14,4	5,0	2,8	5,0
außerhalb Berlins	33	36,4	45,5	12,1	6,1	0,0	0,0
Staatsangehörigkeit							
deutsch	261	33,3	32,6	15,7	8,8	4,2	5,4
(auch) andere	70	47,1	32,9	11,4	2,9	2,9	2,9
Gesamt	332	36,1	32,5	15,1	7,5	3,9	4,8

Ganz konkrete Situationen, in denen sie mit anderen Personen auf dem Testfeld in Konflikt kamen, erlebten 11 Prozent aller Nutzer*innen. 15 Prozent machten bei dieser Frage keine Angabe. Wir gehen davon aus, dass diese eher der Gruppe zuzuordnen sind, die keine Konflikte hatten (vgl. Abbildung 3.5). Interessant sind die offenen Antworten auf die Frage, was passiert ist. Hier manifestieren sich die üblichen konkurrierenden Sichtweisen der Verkehrsteilnehmer*innen, wie sie auch aus dem „herkömmlichen“ Verkehr bekannt sind. So antworten Radfahrende:

- „Fußgänger gehen auf den Radwegen und hören Klingeln nicht, weil sie Kopfhörer tragen.“
- „Fußgänger, besonders Touristen sind sich oft nicht bewusst, dass sie auf einem Fahrradweg stehen. Durch den Straßenlärm wird Klingeln nicht gehört.“
- „Fußgänger achten teilweise nicht auf die Räder, weil sie sich alles anschauen wollen.“

ABBILDUNG 3.5: GAB ES SCHON SITUATIONEN, IN DENEN SIE SICH MIT ANDEREN NUTZER*INNEN ODER VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN DES TESTFELDES IN DIE QUERE GEKOMMEN SIND?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Und Fußgänger*innen beklagen:

- „Zu viele zu schnelle Fahrradfahrer, wenig Toleranz gegenüber Fußgängern.“
- „Tägliches Verhalten der Radfahrer, die meinen, dass sie niemals stehen bleiben dürfen, immer in Bewegung bleiben müssen und prinzipiell egal auf welchem Untergrund Vorfahrt haben, egal ob Ampeln Rot sind oder Fußgänger vorhanden sind.“
- „Radfahrer gehen davon aus, dass dies nur ein Radweg sei.“

Daneben gab es noch weitere Einzelnennungen, wie „betrunkene Fußgänger“ oder größere Menschenmengen zu den Veranstaltungen. Der weit überwiegende Teil der Konflikte entstand jedoch durch die gemeinsame Nutzung des Testfeldes durch Radfahrende und Fußgänger*innen.

Auch bei den Konfliktsituationen gibt es wieder Unterschiede in Bezug auf Geschlecht und Alter. Von den Befragten mit diversem Geschlecht gaben 24 Prozent an, mit anderen Nutzer*innen des Testfeldes in die Quere gekommen zu sein. Und erneut ist auch hier die Erfahrung der Personen ab 65 Jahren negativer als bei anderen Altersgruppen. Von ihnen geben 19 Prozent an, einen Konflikt erlebt zu haben.

TABELLE 3.5: GAB ES SCHON SITUATIONEN, IN DENEN SIE SICH MIT ANDEREN NUTZER*INNEN ODER VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN DES TESTFELDES IN DIE QUERE GEKOMMEN SIND? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	ja	nein	keine Angabe
Geschlecht				
weiblich	369	8,7	76,2	15,2
männlich	548	11,9	74,3	13,9
divers	33	24,2	54,5	21,2
Altersgruppen				
14-29	249	8,4	73,1	18,5
30-39	304	10,9	75,3	13,8
40-49	199	11,6	74,9	13,6
50-64	152	11,8	75,7	12,5
65+	43	18,6	69,8	11,6
Gesamt	960	11,3	74,2	14,6

4

Bewertung des Testfeldes

*Es gab viel auszuprobieren auf dem Testfeld. Auf 200 Metern war ja nicht nur Radfahren und Flanieren möglich, verschiedene Angebote für Radfahrende und zum Aufhalten wollten aufzeigen, wie schön und funktional ein solcher sozialer Ort aussehen kann. Ist das aus Sicht der Nutzer*innen gelungen?*

FÜR EILIGE LESENDE:

1. Die Gestaltung des Geländes im Vergleich zum vorherigen Zustand finden fast alle Befragten gelungen. Gleiches gilt für den Fahrbahnbelag. Mit allen anderen abgefragten Aspekten war gut die Hälfte der Befragten voll und ganz zufrieden, wirklich unzufrieden waren jeweils weniger als fünf Prozent.
2. Mit den konkret von ihnen genutzten Angebote waren zwischen 66 Prozent (Soundobjekte) und 82 Prozent (Fahrradmülleimer) der Befragten voll und ganz zufrieden. Unzufriedenheit wurde hier fast gar nicht geäußert.
3. Entsprechend zufrieden zeigten sich die Nutzenden auch mit dem Testfeld insgesamt: 80 Prozent von ihnen gefällt das Testfeld sehr, 11 Prozent eher. Jeweils 88 Prozent würden es wieder besuchen und weiterempfehlen.

4.1 Bewertung der Eigenschaften des Testfeldes

Das Testfeld des Reallabors Radbahn versuchte auf relativ begrenztem Raum, die Möglichkeiten der Radbahn zu verdeutlichen. Dazu wurde das Gelände unter der Hochbahn umgestaltet, begrünt, mit Sitzmöglichkeiten und Serviceeinrichtungen für Radfahrende versehen – also insgesamt in einen Zustand versetzt, der Nutzung und Aufenthalt zu einem positiven Erlebnis machen soll. Ist dies aus Sicht der Nutzer*innen gelungen? Dazu haben wir zu einer ganzen Reihe verschiedener Kriterien nach der Zufriedenheit gefragt. Diese betreffen die Dimensionen:

- ✓ Geländegestaltung
- ✓ Angebotsgestaltung
- ✓ Orientierung
- ✓ Sicherheit und Sauberkeit
- ✓ Objekte für Tiere

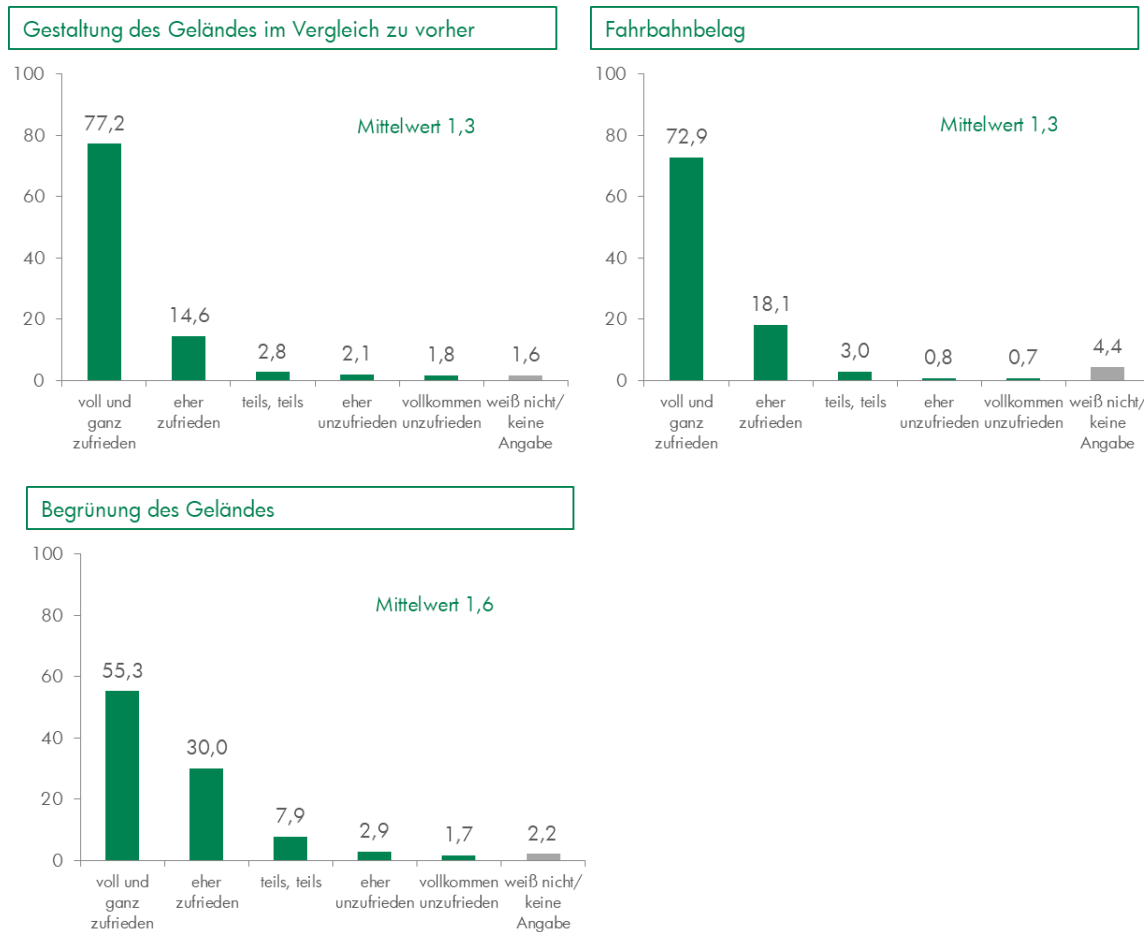
Abbildung 4.1 zeigt die Zufriedenheit mit Aspekten der Geländegestaltung. 77 Prozent der Nutzer*innen sind mit der Gestaltung des Geländes im Vergleich zum vorherigen Zustand voll und ganz zufrieden, 15 Prozent sind eher zufrieden. Nur 4 Prozent äußern Unzufriedenheit. Ähnliche Werte erreicht der verwendete Fahrbelag. Etwas weniger zufrieden zeigen sich die Nutzer*innen mit der Begrünung des Geländes. Diese bewerten 55 Prozent mit der Höchstnote, 30 Prozent mit eher zufrieden.

Bei jedem abgefragten Aspekt wurden diejenigen, die damit eher oder vollkommen unzufrieden waren, nach Verbesserungsmöglichkeiten gefragt. Wir haben hier einige dieser offenen Nennungen beispielhaft dargestellt. Positiv eingestellte Personen wurden nicht offen zu den Gründen dafür befragt. Dies ist zu beachten, wenn im Folgenden nur negative Zitate zu lesen sind, obwohl die überwiegende Gesamtbewertung positiv ist.

Wer mit der Umgestaltung des Geländes nicht zufrieden war, verwies häufig auf die dadurch entfallenden Parkplätze für Autos. An dieser Stelle wurde außerdem die grundsätzliche Sinnhaftigkeit des Projektes in Frage gestellt. Die folgenden drei Beispielnennungen verdeutlichen diese Punkte:

- *„Grundsätzlich ist die Radnutzung aufgrund der vielen Unterbrechungen und Fahrbahnwechsel (Straßenquerung u. Aufgänge zur U-Bahn) nicht geeignet für zügiges Fahren mit dem Rad. Stellplätze für Autos würde die Enge im Kiez verringern und Platz für Entsiegelung im Kiez bieten. Unterhalb der Gleise ist die Versickerung des Regenwassers eh nicht möglich.“*
- *„Es ist alles schöner... aber völlig übertrieben und unnötig. Die Idee der Radbahn ist toll. Die Umsetzung aber total übertrieben und realitätsfremd. Sinnvoller wäre es, die Parkplätze zu erhalten, damit Parkplatzsuchverkehr zu minimieren. Statt unter der U-Bahn hätte man den Verkehrsraum aufteilen sollen: Unter der U-Bahn Parkplätze, so dass die Autos vom Straßenrand verschwinden, am Straßenrand Fußgänger und Fahrräder, sowie jeweils neben der U-Bahn einspuriger Autoverkehr.“*
- *„Ich habe gehofft, dass man einen guten Gehweg und Radweg gestalten könnte. Besonders weil es so eng auf dem normalen Gehweg ist. Stattdessen habe ich kaum Platz als Fußgänger gefunden und dazu wirkte es laut, dreckig und gefährlich.“*

ABBILDUNG 4.1: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN FOLGENDEN ASPEKTEN DES TESTFELDES? (GELÄNDEGESTALTUNG)



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Zum Fahrbahnbelag gab es keine tiefergehenden Rückmeldungen. Einzelnennungen meinten, er sei langsam und nicht gut geeignet für Versickerung. Mit Blick auf die Begrünung wünschen sich einige Befragte noch mehr Grünflächen als sie vorfanden. Vereinzelt wurden negative Vergleiche mit Schottergärten gezogen. Andere Personen bezweifelten, dass die Begrünung unter der Hochbahn langfristig überlebensfähig ist. Drei beispielhafte Aussagen zur Begrünung sind:

- „Wirkt desolat, teuer, drängt Fußgänger auf dem Fahrradweg.“
- „Im Umfeld gibt es viele ehemalige Grünflächen, die zeigen, dass Pflanzen dort nur mit sehr viel Aufwand erhalten werden können! Schottergärten sind in anderen Bundesländern teilweise verboten!“
- „Die Begrünung wird nicht überleben - man hätte sich einmal andere Grünflächen unter der Hochbahn ansehen müssen, dann hätte man erkannt, dass jede Pflanze unter der Hochbahn über kurz oder lang stirbt - oder man muss viel Zeit und Geld investieren! Es gibt im Umfeld viele Flächen, die das beweisen. Fragt einfach einmal die Menschen, die schon seit mehr als 60 Jahren in Kreuzberg wohnen und schon viele unsinnige Versuche gesehen haben!“

[Ergebnisbericht Reallabor Radbahn]

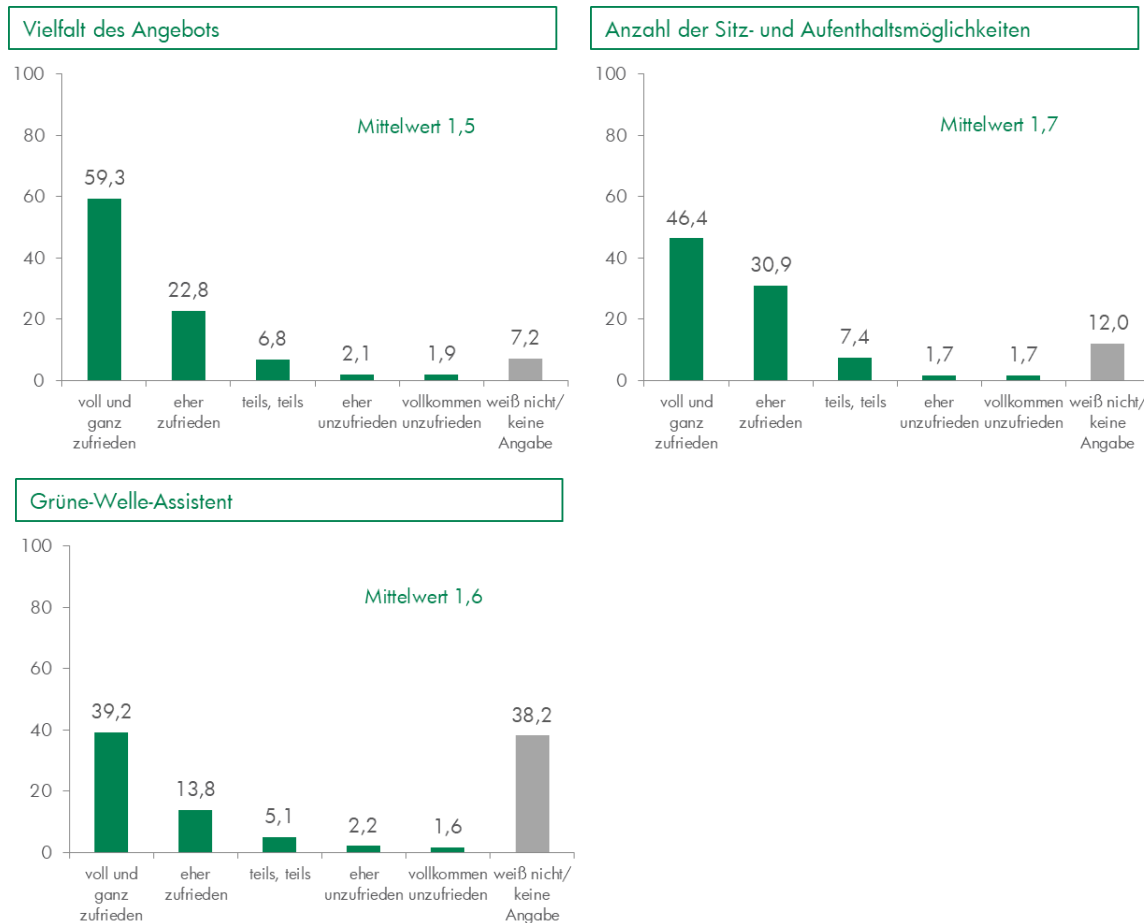
Beim Thema Angebotsgestaltung sollte zunächst die Vielfalt des Angebotes bewertet werden. Wie Abbildung 4.2 zeigt, sind 59 Prozent der Nutzer*innen damit voll und ganz zufrieden, 23 Prozent eher zufrieden. Auch hier überwiegen also die positiven Einschätzungen deutlich. Erneut zeigen sich nur vier Prozent unzufrieden. Häufigste Kritikpunkte waren hier, dass das Angebot für die enge Fläche deutlich zu viel war und dass eine gemeinsame Nutzung von Radfahrenden und Fußgänger*innen problematisch sei.

Die Anzahl der Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten können 12 Prozent der Nutzer*innen nicht bewerten. Die anderen zeigen sich ebenfalls überwiegend zufrieden damit (46 Prozent voll und ganz, 31 Prozent eher zufrieden). Nur drei Prozent äußern Unzufriedenheit. Die Kritik verweist vor allem darauf, dass der Ort unter der Hochbahn und zwischen zwei Straßen kein besonders geeigneter zum Sitzen sei, wie diese beiden O-Töne verdeutlichen:

- ☛ *„ Wer sich unter eine Hochbahn zwischen zwei Straßen setzt, dem ist nicht mehr zu helfen - jede Sitzgelegenheit unter der Hochbahn ist Verschwendung von Steuergeldern. Sie dienen höchstens krakeelenden Jugendlichen oder Obdachlosen als Sitzgelegenheit – so gesehen also positiv!“*
- ☛ *„ Wer setzt sich unter eine Hochbahn, über die die Bahn im 5 Minutenabstand hinwegfährt? Während rechts und links Autos fahren. Zur Erholung würde ich in die Natur gehen (Park oder besser Wald), aber nicht auf eine Kreuzberger Straße. Straßen sind die Lebensadern einer Stadt und zum Transport für Güter und Menschen da. Durch die Mobilitätswende verkalken diese Lebensadern und die Wohngebiete sterben früher oder später ab. Sie überleben nur, weil keine alternativen Wohnungen vorhanden sind.“*

Allerdings gibt es auch eine Gruppe von Kritiker*innen, die sich mehr Sitzmöglichkeiten wünscht. Als zweites konkretes Angebot sollte der Grüne-Welle-Assistent für die Radfahrenden bewertet werden. Ein gutes Drittel der Nutzer*innen hatte damit jedoch noch keine ausreichenden Erfahrungen gesammelt. Bei allen anderen zeigt sich wieder das gewohnte Bild: Die überwiegende Mehrheit bewertet diesen positiv (39 Prozent voll und ganz, 14 Prozent eher zufrieden), vier Prozent zeigen sich unzufrieden. Die kritischen Rückmeldungen zum Grüne-Welle-Assistenten beziehen sich vor allem darauf, dass er für die jeweiligen Personen aus unterschiedlichen Gründen keinen Nutzen hat (z. B. weil die Strecke zu kurz ist oder die Geschwindigkeiten der Radfahrenden zu unterschiedlich). Bei einigen war er nicht funktionsfähig.

ABBILDUNG 4.2: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN FOLGENDEN ASPEKTEN DES TESTFELDES? (ANGEBOTSGESTALTUNG)

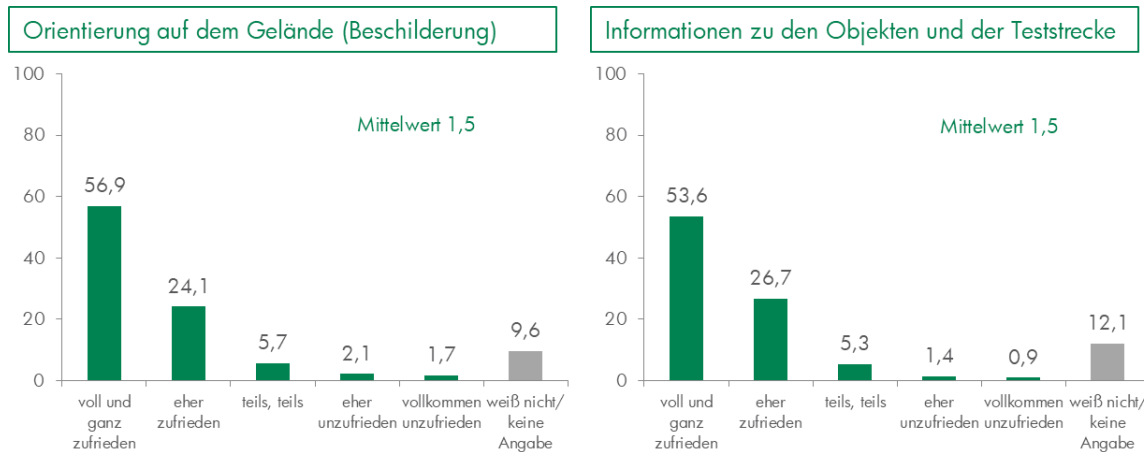


in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Für die Orientierung auf dem Gelände wurden Schilder und Informationstafeln aufgestellt, die von den Nutzer*innen überwiegend positiv bewertet werden. Jeweils mehr als die Hälfte von ihnen zeigte sich damit voll und ganz zufrieden, rund ein Viertel eher zufrieden. Wie schon bei allen anderen Aspekten gab es nur wenige Unzufriedene (vgl. Abbildung 4.3). Von den Kritiker*innen wurden zum einen zu viele Schilder bemängelt. Eine grundsätzliche Einstellung dazu macht das erste Zitat deutlich. Drei Nutzer*innen empfanden den Zugang zum Gelände schwierig:

- „ Wenn man nicht erkennen kann, wozu die Flächen da sein sollen, sind sie überflüssig!“
- „Etwas unübersichtlich das Gelände zu betreten und zu verlassen. ist ohne Vorkenntnisse der Gegebenheiten schwierig, aus Sicht der Radwege an der Straße nicht gut erkennbar.“
- „Es ist schwierig, von dem normalen Fahrradweg ohne Abbiegerstreifen auf die Teststrecke zu wechseln.“

ABBILDUNG 4.3: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN FOLGENDEN ASPEKTEN DES TESTFELDES? (ORIENTIERUNG)



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Auch in Bezug auf Sicherheit und Sauberkeit des Testfeldes ähneln die Bewertungen den bereits dargestellten. Mit der Sicherheit sind 58 Prozent der Nutzer*innen sehr, 23 Prozent eher zufrieden und vier Prozent äußerten Unzufriedenheit. Ähnlich sieht es bei der Sauberkeit des Geländes aus. Die Beleuchtung konnten 23 Prozent nicht beurteilen, alle anderen zeigten sich überwiegend zufrieden (vgl. Abbildung 4.4).

Kritik an der Sicherheit bezieht sich vor allem auf die Vermutung, dass der Ort eine bestimmte Klientel anziehen wird (Kleinkriminalität, Obdachlose). Das verdeutlichen die beiden ersten Zitate. Der zweite Schwerpunkt der Kritik bezieht sich erneut auf die Mischnutzung, die zu Konflikten und damit fehlender Sicherheit für die Nutzer*innen führt.

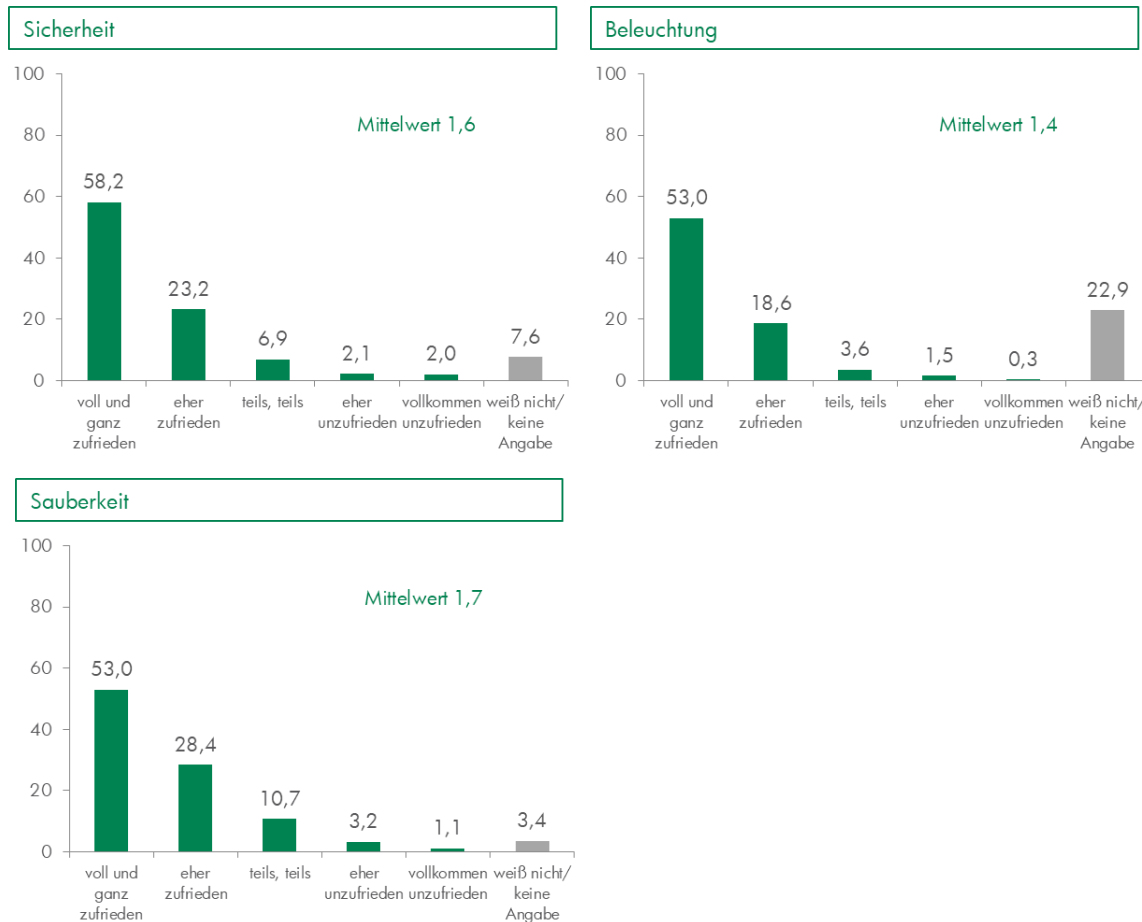
- „Sichere und ästhetisch ansprechende Abgrenzung vor dem Autoverkehr, Testgelände befindet sich im Bereich eines kriminellen Hotspots.“
- „Die Sicherheit ist dort genauso gut oder schlecht wie auf allen Straßen. Wenn die Büsche entgegen meiner Annahme hochwachsen sollten, nimmt die Sicherheit ab!“
- „Zu viel Nutzungsideen führen zu Konflikten.“

Mit Blick auf die Beleuchtung wird kritisiert, dass sie auch am Tag eingeschaltet ist. Außerdem finden es einzelne Nutzer*innen nicht gut, dass durch das blaue Licht vermeintlich unerwünschte Personen vertrieben werden sollen:

- „Blaulicht stellt sich gegen Menschen, die Drogen konsumieren. Damit wird in einer gewissen Weise kommuniziert, dass drogenabhängige Menschen nicht erwünscht sind. Teilweise nachvollziehbar, da Spritzen usw nicht gut. Jedoch ist die Stadt auch für alle da und nicht nur für die weißen hippen Menschen.“

Beim Thema Sauberkeit mahnten die Kritiker*innen vor allem den Taubenkot an. Einzelne vermuteten außerdem, dass die langfristige Sauberhaltung des Geländes ein Problem werden könnte.

ABBILDUNG 4.4: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN FOLGENDEN ASPEKTEN DES TESTFELDES? (SICHERHEIT UND SAUBERKEIT)



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Die Objekte für Tiere, wie das Vogelhaus und den Bienensand, sowie den Taubenschutz über der Freifläche kann ein gutes Viertel der Befragten nicht beurteilen. Alle anderen bewerten diese Dinge erneut überwiegend positiv. Der Anteil der Unzufriedenen beim Taubenschutz ist mit acht Prozent jedoch der höchste unter allen bewerteten Aspekten (vgl. Abbildung 4.5).

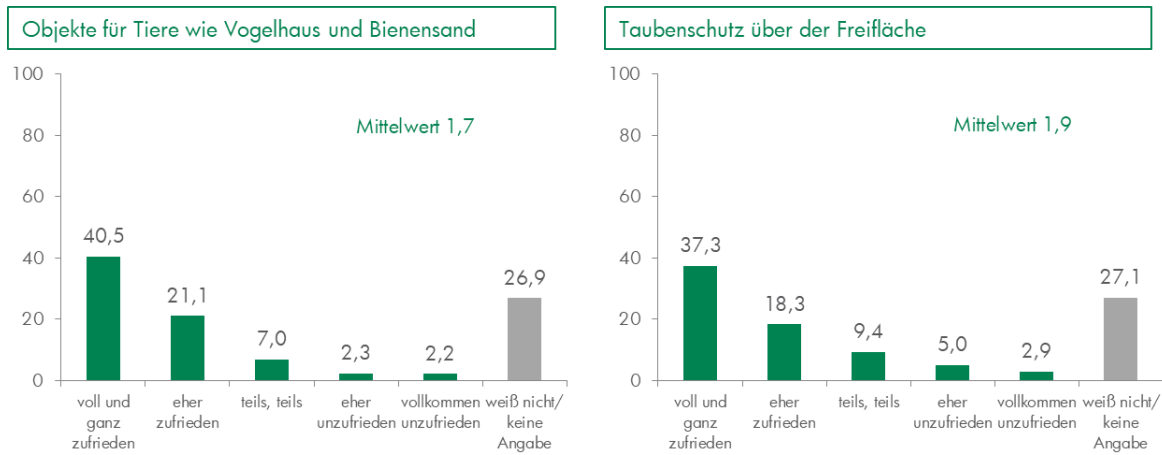
Bei Vogelhaus und Bienensand werden von den Kritiker*innen vor allem der Ort und die Größe bemängelt, wie die folgenden beiden Zitate verdeutlichen:

- „Zwischen zweispurigen Straßen links und rechts und unter der lauten Bahn sehe ich keinen Sinn, dort Tiere anzusiedeln. In unserem grünen Hinterhof auf der Mariannenstraße gibt es eine große Vogelvielfalt und ebenso Insekten.“

- „2 m² Sand und ein Insektenhotel von der Größe eines Vogelhauses werden die Wildbienen nicht retten.“

Beim Taubenschutz verwiesen die meisten Kritiker*innen darauf, dass trotzdem viel Taubenkot auf dem Testfeld zu finden war.

ABBILDUNG 4.5: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN FOLGENDEN ASPEKTEN DES TESTFELDES? (OBJEKTE FÜR TIERE)

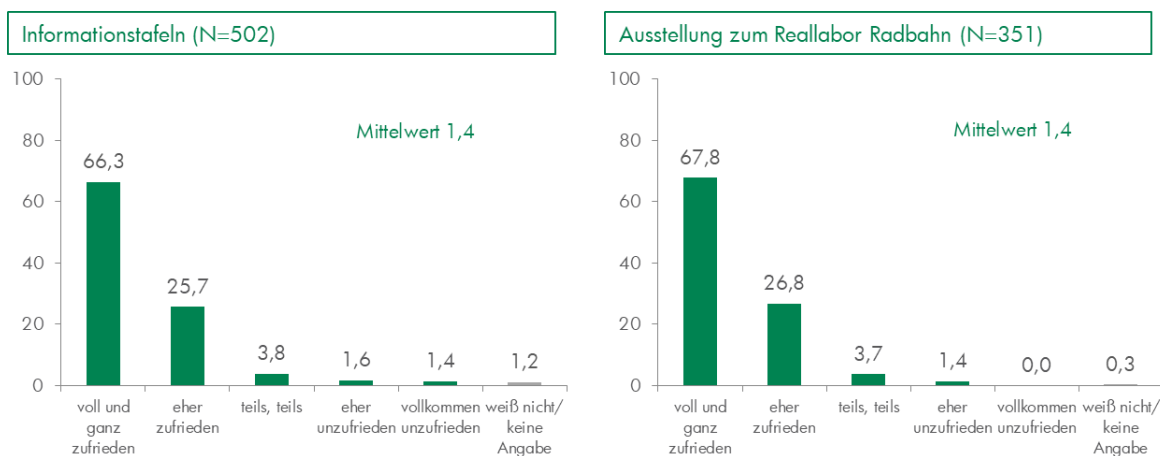


in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

4.2 Bewertung der genutzten Angebote

Neben diesen allgemeinen Aspekten sollten die Befragten auch die konkreten Angebote bewerten, die sie auf dem Testfeld genutzt haben (vgl. zur Angebotsnutzung Abschnitt 2). Um es vorauszuschicken: Alle diese Bewertungen sehen ähnlich aus. Ein weit überwiegender Teil ist mit dem jeweils genutzten Angebot voll und ganz zufrieden, die meisten anderen Befragten eher zufrieden. Nur eine einstellige Prozentzahl sagt „teils, teils“ oder ist unzufrieden. Abbildung 4.6 zeigt die Verteilungen für die beiden Informationsangebote auf dem Testfeld.

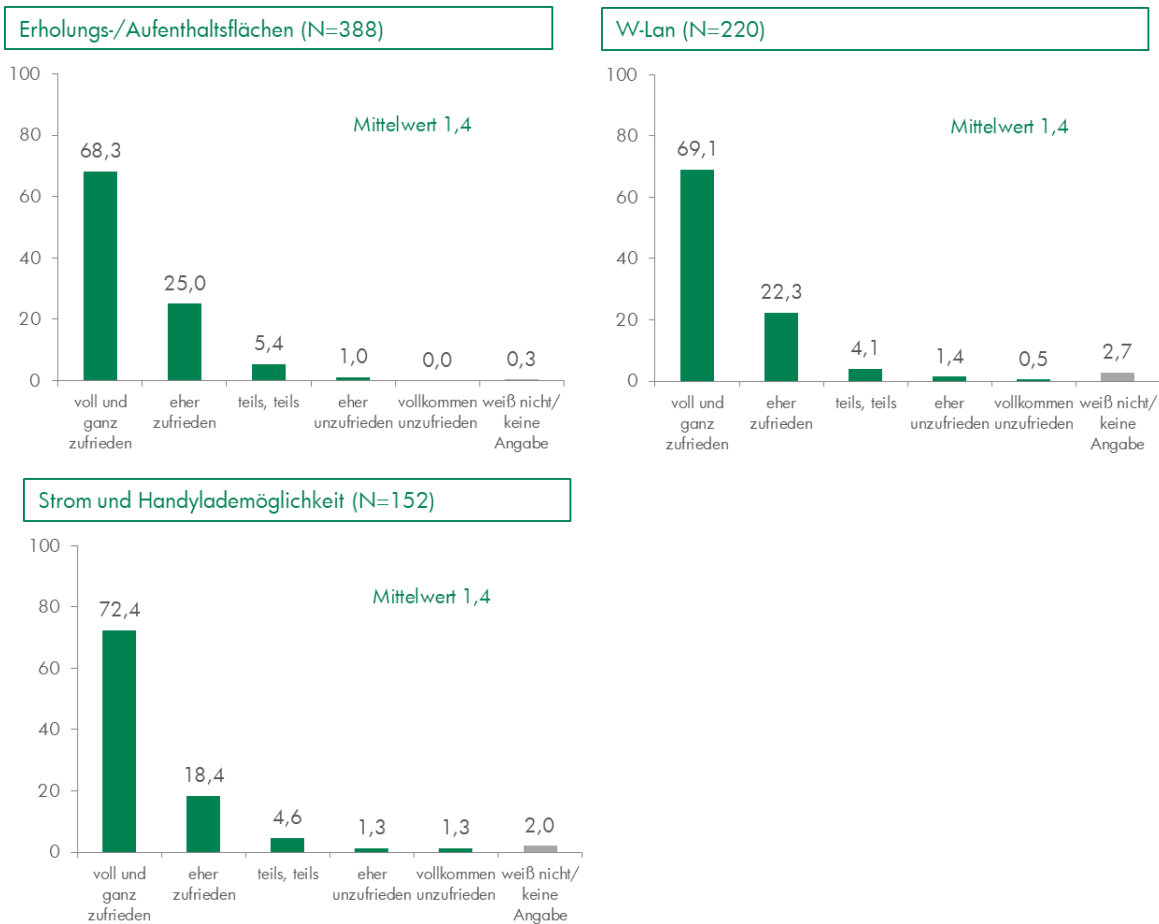
ABBILDUNG 4.6: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN VON IHNEN GENUTZTEN ANGEBOTEN AUF DEM TESTFELD? (INFORMATIONSENGEBOTE)



in Prozent aller Befragten, die das Angebot genutzt haben

Unter dem Begriff „Aufenthaltsangebote“ haben wir in Abbildung 4.7 die Erholungs- und Aufenthaltsflächen zum Sitzen und Verweilen sowie W-Lan und Strom bzw. Handylademöglichkeiten zusammengefasst. Auch hier wird von den jeweiligen Nutzer*innen alles ähnlich gut bewertet.

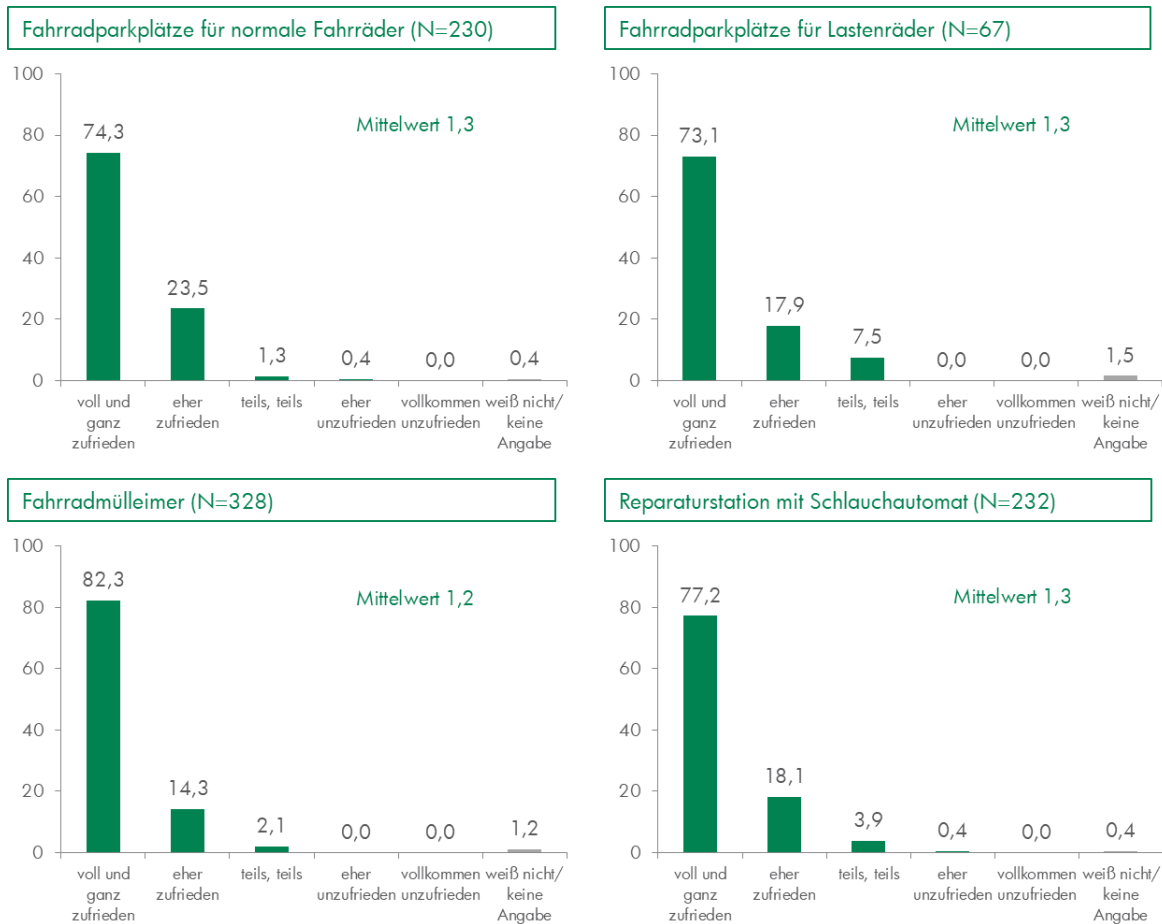
ABBILDUNG 4.7: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN VON IHNEN GENUTZTEN ANGEBOTEN AUF DEM TESTFELD? (AUFENTHALTSANGEBOTE)



in Prozent aller Befragten, die das Angebot genutzt haben

Als „Angebote für Radfahrende“ bot das Testfeld neben den Fahrradparkplätzen für normale und Lastenräder auch eine Reparaturstation mit Schlauchautomat und einen Fahrradmülleimer. Anlass zur Unzufriedenheit hatte damit fast keine*r der Nutzer*innen. Am besten bewertet wurde der Fahrradmülleimer, mit ihm waren 82 Prozent der Nutzer*innen voll und ganz zufrieden (vgl. Abbildung 4.8).

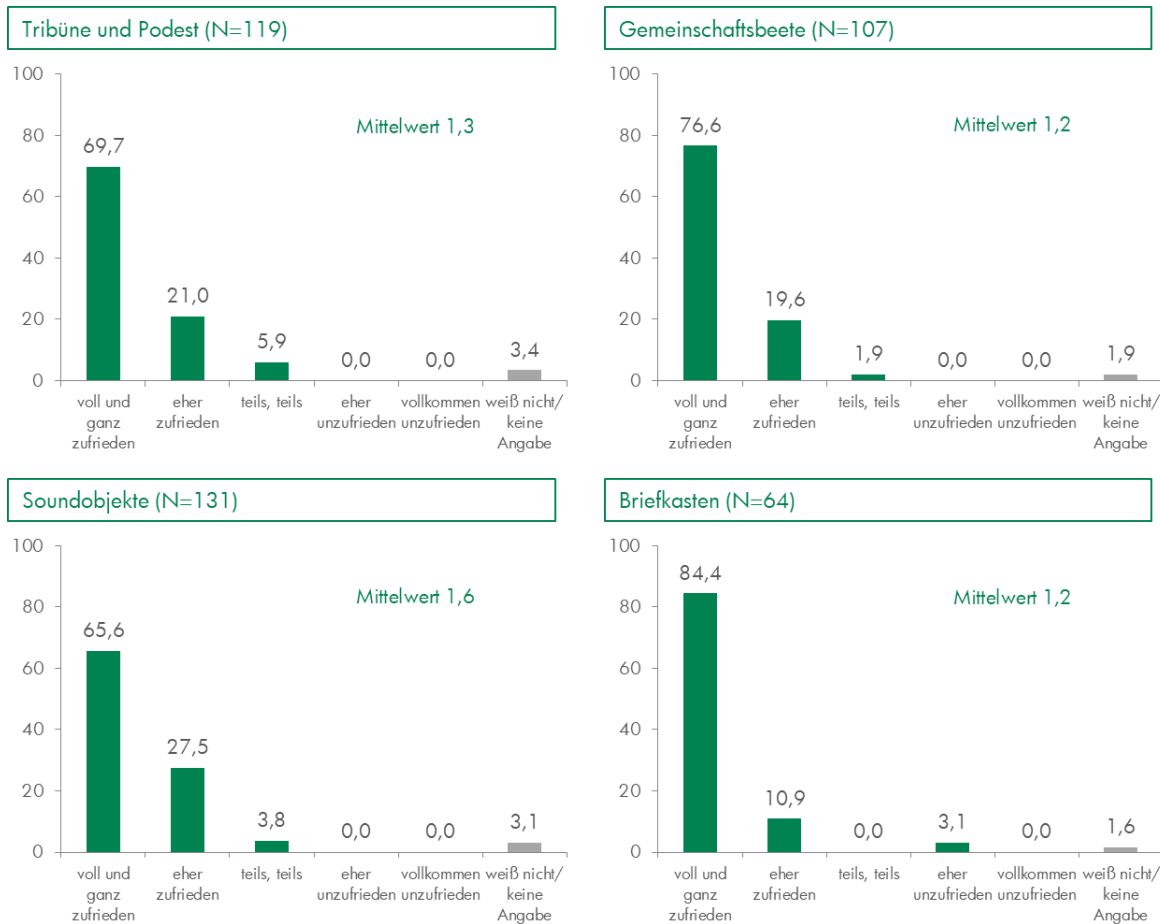
ABBILDUNG 4.8: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN VON IHNEN GENUTZTEN ANGEBOTEN AUF DEM TESTFELD? (ANGEBOTE FÜR RADFAHRENDE)



in Prozent aller Befragten, die das Angebot genutzt haben

Für die „Freizeitgestaltung“ auf dem Testfeld wurden Tribüne und Podest, Gemeinschaftsbeete, Soundobjekte und ein Briefkasten zur Verfügung gestellt. Alle vier wurden von relativ wenigen Befragten genutzt, erhielten von diesen aber sehr gute Bewertungen. Mit Ausnahme des Briefkastens war keine*r der Nutzer*innen mit einem der Angebote unzufrieden. Dafür hat der Briefkasten unter allen Angeboten den höchsten Anteil von voll und ganz Zufriedenen (bei allerdings geringster Nutzung, vgl. Abbildung 4.9).

ABBILDUNG 4.9: WIE ZUFRIEDEN SIND SIE MIT DEN VON IHNEN GENUTZTEN ANGEBOTEN AUF DEM TESTFELD? (ANGEBOTE ZUR FREIZEITGESTALTUNG)



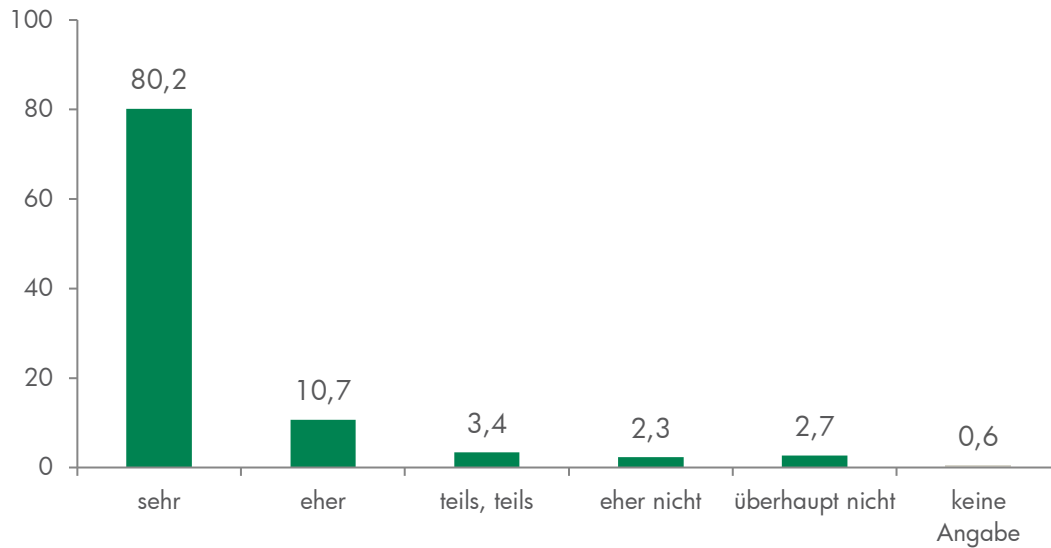
in Prozent aller Befragten, die das Angebot genutzt haben

4.3 Gesamtbewertung des Testfeldes

Die Gesamtbewertung des Testfeldes fällt genauso positiv aus wie die bisher dargestellten Einzelbewertungen. 80 Prozent der Nutzer*innen gefällt das neu gestaltete Areal unter der Hochbahn sehr, 11 Prozent eher. Fünf Prozent sagen, es gefällt ihnen eher oder überhaupt nicht (vgl. Abbildung 4.10).

Zwischen einigen demographischen Gruppen zeigen sich signifikante Unterschiede in der Gesamtbewertung. So finden weibliche Personen etwas mehr Gefallen am Testfeld als männliche oder diverse (86 Prozent „gefällt mir sehr“). Von den Personen mit diversem Geschlecht äußern hingegen mit neun Prozent überdurchschnittlich viele, dass ihnen das Testfeld eher oder überhaupt nicht gefällt (vgl. Tabelle 4.1). Mit Blick auf das Alter zeigt sich erwartbar, dass Personen ab dem 65. Lebensjahr nur in Teilen mit dem Testfeld zufrieden sind. Zwar gefällt 56 Prozent von ihnen das Testfeld sehr oder eher. Allerdings sagen auch 37 Prozent, dass es ihnen nicht gefällt – davon 28 Prozent sogar überhaupt nicht. Hier versammelt sich also die mit Abstand größte Kritiker*innengruppe. Auch insgesamt werden die Nutzer*innen mit steigendem Alter skeptischer. [Ergebnisbericht Reallabor Radbahn]

ABBILDUNG 4.10: EINMAL ALLES ZUSAMMENGENOMMEN, WIE GUT GEFÄLLT IHNEN DAS NEU GESTALTETE AREAL UNTER DER HOCHBAHN INSGESAMT?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

Überdurchschnittlich viel Kritik wird auch in der Gruppe der Anwohner*innen geäußert. Von den Personen, die in an das Testfeld angrenzenden Straßen wohnen, gefällt es insgesamt 10 Prozent eher oder überhaupt nicht – also doppelt so vielen wie im Durchschnitt. Und mit Blick auf die Verkehrsmittel zeigt sich: Personen, die das Testfeld vorrangig zu Fuß genutzt haben, sind deutlich kritischer als die Radfahrenden. 10 Prozent von ihnen gefällt das Testfeld eher oder überhaupt nicht, bei den Radfahrenden sind es nur 3 Prozent. Am höchsten sind die Ablehnungswerte bei denjenigen, die in Berlin als Hauptverkehrsmittel den MIV nutzen. In dieser (kleinen) Gruppe sagen 16 Prozent der Befragten, dass ihnen das Testfeld eher oder überhaupt nicht gefällt.

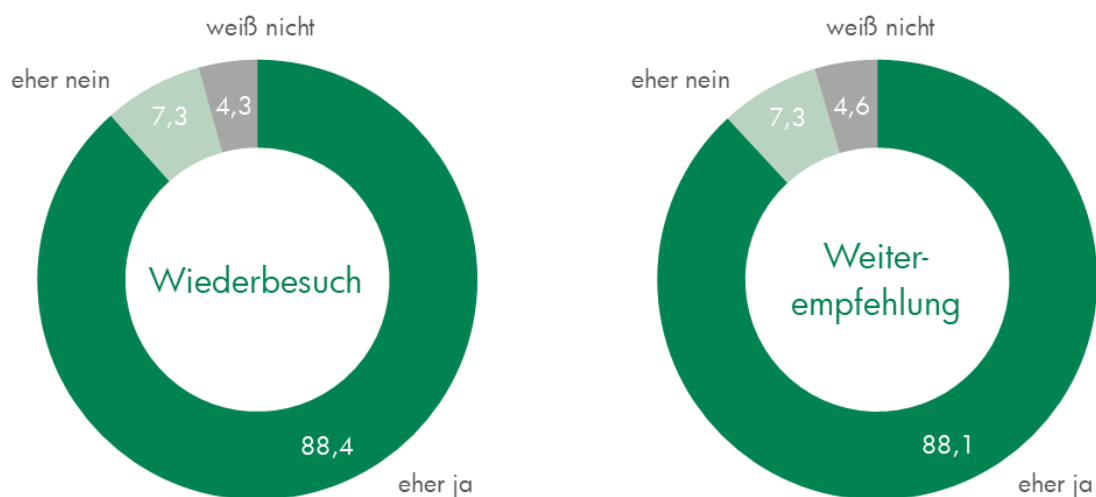
TABELLE 4.1: EINMAL ALLES ZUSAMMENGENOMMEN, WIE GUT GEFÄLLT IHNEN DAS NEU GESTALTETE AREAL UNTER DER HOCHBAHN INSGESAMT? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	gefällt mir sehr	gefällt mir eher	teils, teils	gefällt mir eher nicht	gefällt mir überhaupt nicht	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	369	86,4	8,1	2,2	0,8	2,2	0,3
männlich	548	76,8	12,2	4,2	3,1	2,7	0,9
divers	33	72,7	15,2	3,0	3,0	6,1	0,0
Altersgruppen							
14-29	249	87,1	7,2	3,2	0,4	1,6	0,4
30-39	304	87,8	8,2	1,3	1,3	0,7	0,7
40-49	199	77,9	12,6	4,5	2,5	1,0	1,5
50-64	152	71,7	16,4	5,3	3,9	2,6	0,0
65+	43	39,5	16,3	7,0	9,3	27,9	0,0

	N	gefällt mir sehr	gefällt mir eher	teils, teils	gefällt mir eher nicht	gefällt mir überhaupt nicht	keine Angabe
Bildungsabschluss							
unterhalb Hochschulreife	113	70,8	12,4	7,1	5,3	3,5	0,9
Hochschulreife	146	84,9	9,6	2,1	2,1	1,4	0,0
Hochschulabschluss	694	81,0	10,8	2,9	1,9	2,9	0,6
Wohnort							
angrenzende Straße	298	76,2	8,1	4,7	3,0	6,7	1,3
woanders in Berlin	592	83,1	11,1	2,5	2,0	1,0	0,2
außerhalb Berlins	62	75,8	19,4	3,2	0,0	0,0	1,6
Nutzungsart Testfeld							
vor allem mit Fahrrad	591	86,5	8,8	1,9	1,4	1,4	0,2
vor allem zu Fuß	327	69,1	14,4	5,8	4,3	5,2	1,2
Hauptverkehrsmittel in Berlin							
Fahrrad	813	82,8	10,0	2,6	2,2	2,0	0,5
zu Fuß	554	81,0	9,6	3,4	1,8	3,4	0,7
ÖPNV	588	81,5	9,9	3,4	2,2	2,9	0,2
MIV	101	68,3	11,9	4,0	6,9	8,9	0,0
Gesamt	960	80,2	10,7	3,4	2,3	2,7	0,6

Der hohen Zustimmungsrate entsprechend geben jeweils 88 Prozent der Nutzer*innen an, dass sie das Testfeld wieder besuchen werden und dass sie es Freunden oder Bekannten empfehlen werden (vgl. Abbildung 4.11). Diese hohe Wiedernutzungs- und Weiterempfehlungsrate stützt noch einmal nachdrücklich die positiven Erfahrungen des Großteils der Nutzer*innen mit dem Testfeld.

ABBILDUNG 4.11: WERDEN SIE DAS AREAL IN ZUKUNFT WIEDER NUTZEN ODER BESUCHEN? UND WERDEN SIE IHREN FREUNDEN ODER BEKANNTEN EMPFEHLEN, DAS AREAL ZU NUTZEN ODER ZU BESUCHEN?



in Prozent aller Befragten, die das Testfeld schon mindestens einmal genutzt haben | N=960

[Ergebnisbericht Reallabor Radbahn]

Ebenso erwartbar fällt der Blick auf die demographischen Gruppen bei diesen Fragen aus. Weibliche Personen werden das Testfeld etwas häufiger wiederbesuchen und weiterempfehlen (jeweils 92 Prozent), Personen mit diversem Geschlecht etwas seltener (82 Prozent Wiederbesuch, 79 Prozent Weiterempfehlung). In den Altersgruppen bis 64 Jahre liegen Wiederbesuchs- und Weiterempfehlungsbereitschaft bei über 80 Prozent. In der ältesten Gruppe kann sich dagegen nur rund jede*r Zweite vorstellen, das Testfeld noch einmal zu besuchen oder es weiterzuempfehlen. Die Anwohner*innen sind bei beidem ebenfalls verhaltener als andere Berliner*innen oder Besucher*innen, dennoch geben auch von ihnen mehr als 80 Prozent der Befragten an, das Areal in Zukunft wieder nutzen bzw. weiterempfehlen zu wollen. Und beides hängt auch davon ab, wie das Testfeld genutzt wurde. War es vor allem mit dem Fahrrad, dann würden es 94 Prozent der Befragten wieder nutzen und 92 Prozent weiterempfehlen. War es dagegen vor allem zu Fuß, betragen diese Anteile nur 79 und 80 Prozent (vgl. Tabelle 4.2).

TABELLE 4.2: WERDEN SIE DAS AREAL IN ZUKUNFT WIEDER NUTZEN ODER BESUCHEN? UND WERDEN SIE IHREN FREUNDEN ODER BEKANNTEN EMPFEHLEN, DAS AREAL ZU NUTZEN ODER ZU BESUCHEN? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	Wiedernutzung			Weiterempfehlung		
		ja	nein	keine Angabe	ja	nein	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	369	91,9	4,1	4,1	92,1	4,1	3,8
männlich	548	86,9	9,1	4,0	86,3	8,9	4,7
divers	33	81,8	9,1	9,1	78,8	12,1	9,1
Altersgruppen							
14-29	249	92,4	4,0	3,6	91,6	3,6	4,8
30-39	304	95,1	2,3	2,6	93,1	3,6	3,3
40-49	199	88,4	8,5	3,0	88,4	7,0	4,5
50-64	152	82,2	9,2	8,6	83,6	10,5	5,9
65+	43	48,8	44,2	7,0	55,8	37,2	7,0
Wohnort							
angrenzende Straße	298	83,6	11,1	5,4	82,6	12,8	4,7
woanders in Berlin	592	91,4	5,7	2,9	90,7	5,1	4,2
außerhalb Berlins	62	87,1	3,2	9,7	91,9	1,6	6,5
Nutzungsart Testfeld							
vor allem mit Fahrrad	591	93,7	4,2	2,0	92,4	3,7	3,9
vor allem zu Fuß	327	78,9	12,2	8,9	80,1	13,5	6,4
Gesamt	960	88,4	7,3	4,3	88,1	7,3	4,6

5 Allgemeine Einstellungen zu Testfeld und Radbahn

War das Testfeld nun eine gute Idee? Und hat es Appetit auf die komplette Radbahn Berlin gemacht? Welche positiven und negativen Gedanken hat es verursacht? Das klären wir im letzten Abschnitt unseres Berichts. Und auch wer das Testfeld nicht genutzt hat, hat zu diesen Fragen sicher eine Meinung.

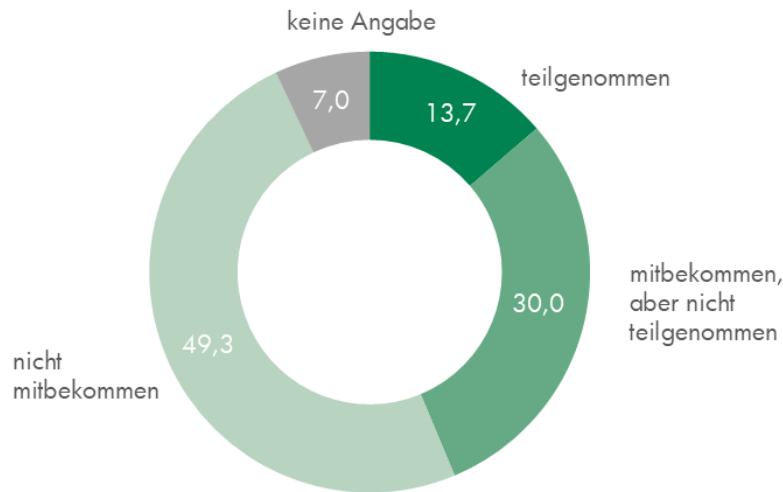
FÜR EILIGE LESENDE:

1. In der Gesamtbetrachtung ist der Zuspruch zum Testfeld auch unter allen Befragten (also inklusive Nichtnutzer*innen) sehr hoch. 86 Prozent befürworten das Testfeld voll und ganz, 84 Prozent tun dies auch beim Projekt der gesamten Radbahn. Etwas mehr Skepsis als bei den Nutzer*innen (jedoch keine grundlegende) ist bei Passant*innen und Anwohner*innen zu messen.
2. Als wichtigste positive Veränderungen durch das Testfeld werden in einer offenen Frage die Erhöhung der Verkehrssicherheit (30 Prozent) sowie Attraktivität und Komfort für Radfahrende (18 Prozent) genannt. Die am häufigsten genannten negativen Aspekte waren die Kürze der Strecke (10 Prozent), die Kollision der Interessen von Radfahrenden und Fußgänger*innen sowie die unregelmäßigen Zugänge und Kreuzungsübergänge (jeweils 7 Prozent).
3. 93 Prozent aller Befragten wünschen sich mehr von solchen und ähnlichen Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin.

5.1 Beteiligung und Information im Vorfeld

Zunächst geht es aber um die Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten im Vorfeld der Umbauarbeiten. Wir haben gefragt, ob die Befragten davon etwas mitbekommen und ob sie an einer dieser Möglichkeiten teilgenommen haben. Abbildung 5.1 zeigt das kombinierte Ergebnis dieser beiden Fragen. Von allen Befragten geben 44 Prozent an, dass sie etwas von diesen Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten mitbekommen haben. 14 Prozent haben nach eigenen Angaben an einer dieser Möglichkeiten teilgenommen.

ABBILDUNG 5.1: HABEN SIE ETWAS VON DEN BETEILIGUNGS- UND INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN IM VORFELD DER UMBAUARBEITEN DES RADBAHN-TESTFELDES MITBEKOMMEN UND DARAN TEILGENOMMEN?



in Prozent aller Befragten | N=1.200

Erwartungsgemäß wurden die Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten von den Anwohner*innen stärker wahrgenommen als von anderen Personen. 53 Prozent von ihnen haben etwas davon mitbekommen, 16 Prozent nach eigenen Angaben auch teilgenommen. Unter Personen, die woanders in Berlin wohnen, lagen diese Anteile bei 41 und 13 Prozent (vgl. Tabelle 5.1). Mit Blick auf das Alter waren Wahrnehmung und Teilnahme in der Gruppe der 40-49-Jährigen am höchsten (49 und 19 Prozent), in der jüngsten Gruppe am niedrigsten (38 und 10 Prozent).

TABELLE 5.1: HABEN SIE ETWAS VON DEN BETEILIGUNGS- UND INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN IM VORFELD DER UMBAUARBEITEN DES RADBAHN-TESTFELDES MITBEKOMMEN UND DARAN TEILGENOMMEN? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	teilgenommen	mitbekommen, aber nicht teilgenommen	nicht mitbekommen	keine Angabe
Altersgruppen					
14-29	320	10,3	27,5	54,7	7,5
30-39	374	12,8	34,0	45,2	8,0
40-49	241	19,1	30,3	44,0	6,6
50-64	188	13,3	29,3	52,7	4,8
65+	64	14,1	25,0	54,7	6,3
Wohnort					
angrenzende Straße	341	16,4	36,1	38,1	9,4
woanders in Berlin	755	12,5	28,6	52,8	6,1
außerhalb Berlins	96	12,5	21,9	60,4	5,2
Gesamt	1.200	13,7	30,0	49,3	7,0

Die Personen, die etwas von den Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten im Vorfeld mitbekommen haben, sollten in einer offenen Frage angeben, welche Punkte sie im Vorfeld oder während der Umbauarbeiten besonders gut oder schlecht fanden. Unter den Antworten fanden sich viele, die eher eine Beurteilung des Testfeldes selbst waren. Wenn etwas zur Kommunikation gesagt wurde, dann wurde sie in der Regel gelobt. Beispielhaft ist dieses Zitat:

- *„Transparente Kommunikation über Start und Beginn; Ausführlichkeit war super; tolle Events, die immer wieder auf das Testfeld aufmerksam gemacht haben; coole Fahrrad-Licht-Installation, die besonders am Abend von vielen Menschen genutzt wurde (immer wieder Leute abends auf den Fahrrädern gesehen)“*

Allerdings gibt es auch Kritik, so zum Beispiel an der Dauer der Umsetzung. Diese war einigen Befragten etwas zu lang:

- *„Ich finde das Projekt dauert viel zu lange. In Paris, London und so vielen anderen Städten sind solche Projekte viel schneller und mutiger umgesetzt worden und tragen zur Attraktivität der Städte bei.“*

Ein weiterer Kritikpunkt – allerdings nur von wenigen Befragten – war die konkrete Umsetzung der Idee. Hier wurde vor allem thematisiert, ob der Radweg in der vorgestellten Form ein praktikables Angebot für Radfahrende ist:

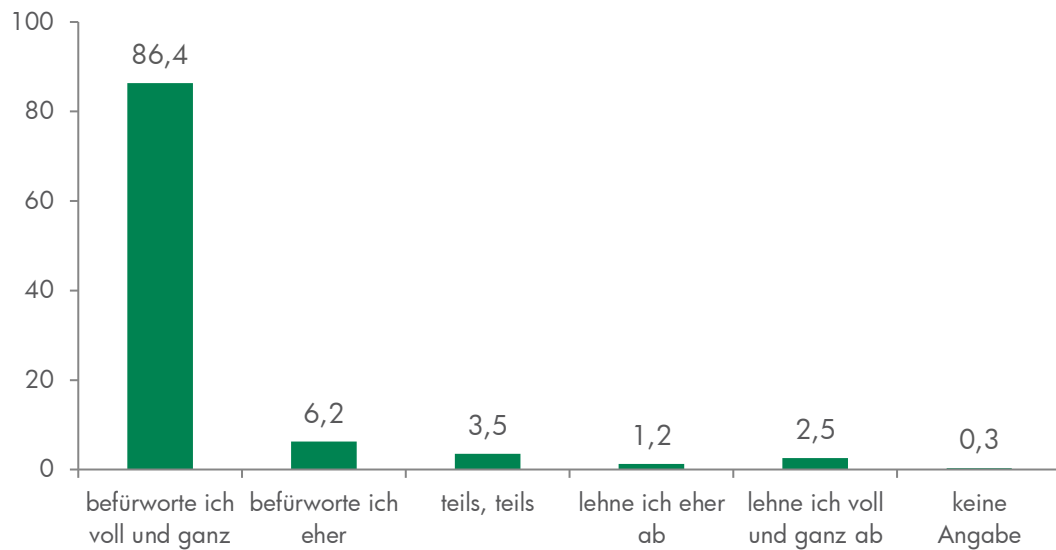
- *„Leider ist bei mir die Enttäuschung mittlerweile groß. Wie bereits geschrieben, zu viel Symbolpolitik, zu wenig tatsächliche Umsetzung der Grundidee: Die Realisierung eines Fahrradwegs unter dem U1-Viadukt.“*

5.2 Befürwortung des Testfeldes

Zu Beginn der Interviews stellten wir allen Befragten die Frage, wie sie zur Umgestaltung der Fläche unter dem Hochbahnviadukt zu einem Fuß- und Radweg mit Aufenthaltsmöglichkeiten stehen. Das Ergebnis ist eindeutig: 86 Prozent der Befragten befürworteten diesen Umbau voll und ganz. Sechs Prozent eher. Nur 4 Prozent lehnen ihn eher oder voll und ganz ab (vgl. Abbildung 5.2).

Auf hohem Niveau gibt es signifikante Unterschiede zwischen den verschiedenen demographischen Gruppen (vgl. Tabelle 5.2). Weibliche Personen befürworteten die Umgestaltung etwas stärker als männliche oder solche mit diversem Geschlecht (90 Prozent „voll und ganz“). Mit steigendem Alter sinkt die Befürwortung deutlich: Über 90 Prozent der 14-39-Jährigen sagen „voll und ganz“, bei den 50-64-Jährigen tun dies nur noch 77 Prozent und bei Personen ab dem 65. Lebensjahr gar nur 56 Prozent. In dieser Gruppe lehnen 17 Prozent diese Umgestaltung voll und ganz ab – der Höchstwert. Bei Personen mit einem Bildungsabschluss unterhalb der Hochschulreife und bei Anwohner*innen ist die Zustimmung ebenfalls unterdurchschnittlich (79 bzw. 80 Prozent „voll und ganz“). Befragte, die das Testfeld vor allem mit dem Fahrrad genutzt haben, befürworteten es deutlich stärker als Zu-Fuß-Gehende (92 zu 79 Prozent „voll und ganz“). Und nutzt jemand den MIV als Hauptverkehrsmittel in Berlin, so ist diese Person auch deutlich weniger begeistert von der Umgestaltung als alle anderen (69 Prozent voll Zustimmung und elf Prozent volle Ablehnung).

ABBILDUNG 5.2: WIE FINDEN SIE DAS, DASS DIE FLÄCHE UNTER DEM HOCHBAHNVIADUKT ZU EINEM FUß- UND RADWEG MIT AUFENTHALTSMÖGLICHKEITEN UMGESTALTET WURDE?



in Prozent aller Befragten | N=1.200

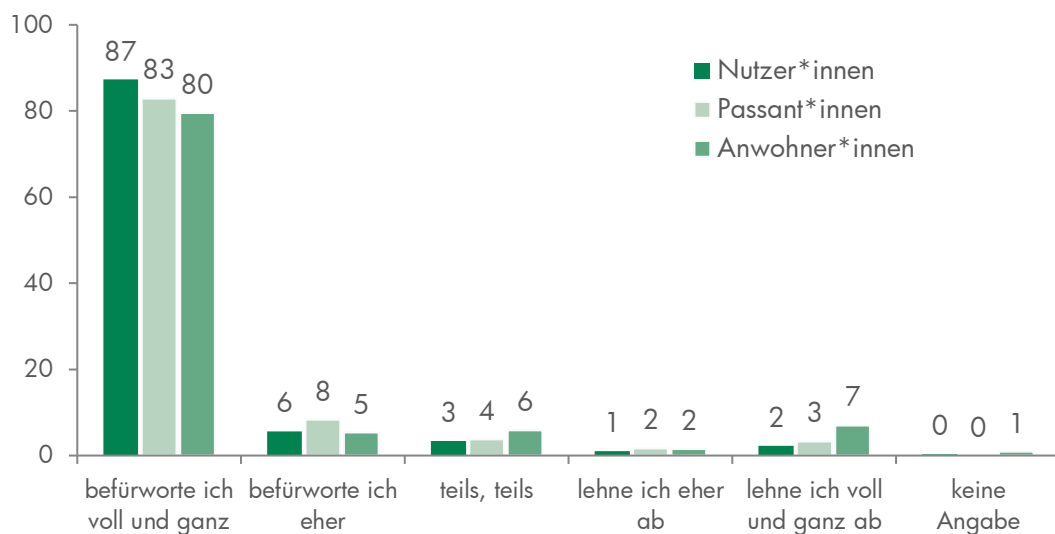
TABELLE 5.2: WIE FINDEN SIE DAS, DASS DIE FLÄCHE UNTER DEM HOCHBAHNVIADUKT ZU EINEM FUß- UND RADWEG MIT AUFENTHALTSMÖGLICHKEITEN UMGESTALTET WURDE? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	befürworte ich voll und ganz	befürworte ich eher	teils, teils	lehne ich eher ab	lehne ich voll und ganz ab	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	472	90,0	5,5	1,7	0,8	1,7	0,2
männlich	677	84,3	6,4	4,6	1,5	3,0	0,3
divers	40	82,5	10,0	5,0	0,0	2,5	0,0
Altersgruppen							
14-29	320	92,2	5,0	1,3	0,6	0,9	0,0
30-39	374	93,3	4,0	1,6	0,0	0,8	0,3
40-49	241	85,1	5,8	5,4	1,7	1,2	0,8
50-64	188	77,1	10,1	6,9	1,6	4,3	0,0
65+	64	56,3	14,1	6,3	6,3	17,2	0,0
Bildungsabschluss							
unterhalb Hochschulreife	140	78,6	6,4	5,7	3,6	5,7	0,0
Hochschulreife	190	89,5	3,7	3,7	1,1	2,1	0,0
Hochschulabschluss	862	87,0	6,6	3,1	0,8	2,1	0,3
Wohnort							
angrenzende Straße	341	79,5	5,3	5,9	1,5	7,0	0,9
woanders in Berlin	755	89,1	6,5	2,5	1,1	0,8	0,0
außerhalb Berlins	96	90,6	6,3	2,1	1,0	0,0	0,0

	N	befürworte ich voll und ganz	befürworte ich eher	teils, teils	lehne ich eher ab	lehne ich voll und ganz ab	keine Angabe
Nutzungsart Testfeld							
vor allem mit Fahrrad	591	92,2	3,9	2,0	0,7	1,2	0,0
vor allem zu Fuß	327	79,2	8,3	5,8	1,5	4,6	0,6
Hauptverkehrsmittel in Berlin							
Fahrrad	981	89,7	4,7	3,2	0,8	1,3	0,3
zu Fuß	667	87,4	4,9	3,1	1,2	2,8	0,4
ÖPNV	739	86,9	6,2	3,0	1,1	2,7	0,1
MIV	132	68,9	9,1	8,3	2,3	11,4	0,0
Gesamt	1.200	86,4	6,2	3,5	1,2	2,5	0,3

Bei den zentralen Bewertungsfragen schauen wir auch einmal auf eventuelle Unterschiede zwischen den Zielgruppen der Nutzer*innen, Passant*innen (=Nichtnutzer*innen) und Anwohner*innen. Abbildung 5.3 zeigt die Bewertungen zur Umgestaltung. Zwei Dinge sind erkennbar: 1) Alle drei Zielgruppen befürworten die Umgestaltung weit überwiegend. Und 2) die Nutzer*innen tun dies am stärksten (87 Prozent „befürworte ich voll und ganz“), Passant*innen mit etwas weniger (83 Prozent) und die Anwohner*innen am wenigsten (80 Prozent).

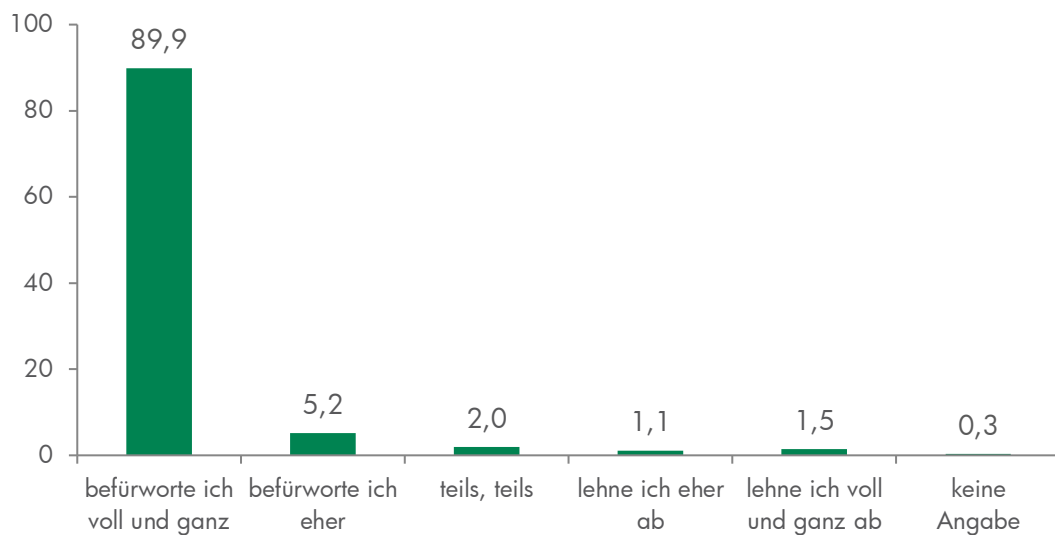
ABBILDUNG 5.3: WIE FINDEN SIE DAS, DASS DIE FLÄCHE UNTER DEM HOCHBAHNVIADUKT ZU EINEM FUß- UND RADWEG MIT AUFENTHALTSMÖGLICHKEITEN UMGESTALTET WURDE? (DIFFERENZIERUNG NACH ZIELGRUPPEN)



in Prozent aller Befragten | N=1.200

Bestandteil der Umgestaltung war die Entsiegelung und Begrünung der Fläche. Wie gut die Befragten diesen Gedanken finden, haben wir separat abgefragt. Das Ergebnis ähnelt jedoch stark der allgemeinen Zustimmung zum Projekt und fällt sogar leicht besser aus. 90 Prozent der Befragten befürworten die Entsiegelung und Begrünung voll und ganz, nur 3 Prozent lehnen sie ab (vgl. Abbildung 5.4).

ABBILDUNG 5.4: WIE FINDEN SIE ES, DASS DIE FLÄCHE UNTER DEM HOCHBAHNVIADUKT FÜR MEHR STADTGRÜN ENTSIEGELT UND BEGRÜNT WORDEN IST?



in Prozent aller Befragten | N=1.200

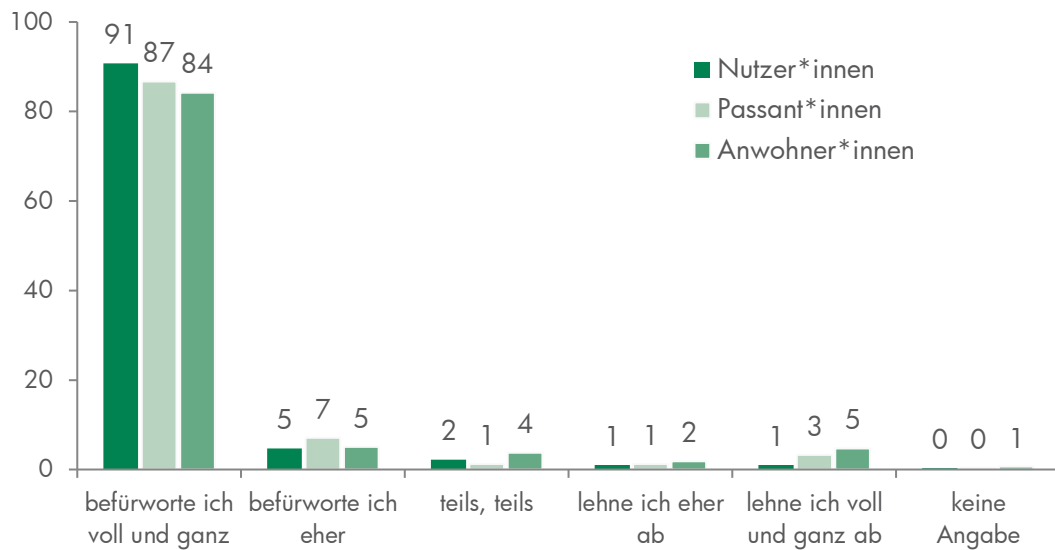
Die demographischen Unterschiede gleichen ebenfalls denen der vorherigen Frage. Sie sind in Tabelle 5.3 dokumentiert. Weibliche und jüngere Personen sowie solche, die als Hauptverkehrsmittel in Berlin das Fahrrad nutzen, befürworten die Entsiegelung und Begrünung leicht überdurchschnittlich. Anwohner*innen und Personen mit einem Bildungsabschluss unterhalb der Hochschulreife sind skeptischer als der Durchschnitt.

Auch die Entsiegelung und Begrünung wird von Nutzer*innen, Passant*innen und Anwohner*innen weit überwiegend befürwortet (vgl. Abbildung 5.5). Dabei zeigt sich wieder dieselbe Abstufung wie bei der Bewertung der Umgestaltung.

TABELLE 5.3: WIE FINDEN SIE ES, DASS DIE FLÄCHE UNTER DEM HOCHBAHNVIADUKT FÜR MEHR STADTGRÜN ENTSIEGELT UND BEGRÜNT WORDEN IST? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	befürworte ich voll und ganz	befürworte ich eher	teils, teils	lehne ich eher ab	lehne ich voll und ganz ab	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	472	93,6	2,8	1,9	0,4	0,8	0,4
männlich	677	87,3	7,1	1,8	1,6	1,9	0,3
divers	40	92,5	2,5	2,5	0,0	2,5	0,0
Altersgruppen							
14-29	320	92,5	6,3	0,9	0,3	0,0	0,0
30-39	374	95,5	2,4	0,5	0,3	1,1	0,3
40-49	241	90,0	5,4	3,3	0,8	0,4	0,0
50-64	188	86,7	8,0	1,1	2,1	1,6	0,5
65+	64	59,4	6,3	7,8	7,8	15,6	3,1
Bildungsabschluss							
unterhalb Hochschulreife	140	80,7	10,7	2,1	1,4	3,6	1,4
Hochschulreife	190	90,5	4,7	2,1	0,0	2,6	0,0
Hochschulabschluss	862	91,3	4,3	2,0	1,3	0,9	0,2
Wohnort							
angrenzende Straße	341	84,2	5,0	3,8	1,8	4,7	0,6
woanders in Berlin	755	92,7	4,8	1,2	0,9	0,3	0,1
außerhalb Berlins	96	88,5	9,4	1,0	0,0	0,0	1,0
Nutzungsart Testfeld							
vor allem mit Fahrrad	591	95,1	2,7	1,2	0,5	0,5	0,0
vor allem zu Fuß	327	82,9	8,0	4,3	1,8	2,1	0,9
Hauptverkehrsmittel Fahrrad							
Fahrrad	981	92,7	4,3	1,6	0,7	0,4	0,3
zu Fuß	667	89,7	5,1	1,9	1,5	1,5	0,3
ÖPNV	739	90,1	4,9	1,5	1,4	1,8	0,4
MIV	132	73,5	8,3	3,8	3,8	9,8	0,8
Gesamt	1.200	89,9	5,2	2,0	1,1	1,5	0,3

ABBILDUNG 5.5: WIE FINDEN SIE ES, DASS DIE FLÄCHE UNTER DEM HOCHBAHNVIADUKT FÜR MEHR STADTGRÜN ENTSIEGELT UND BEGRÜNT WORDEN IST? (DIFFERENZIERUNG NACH ZIELGRUPPEN)

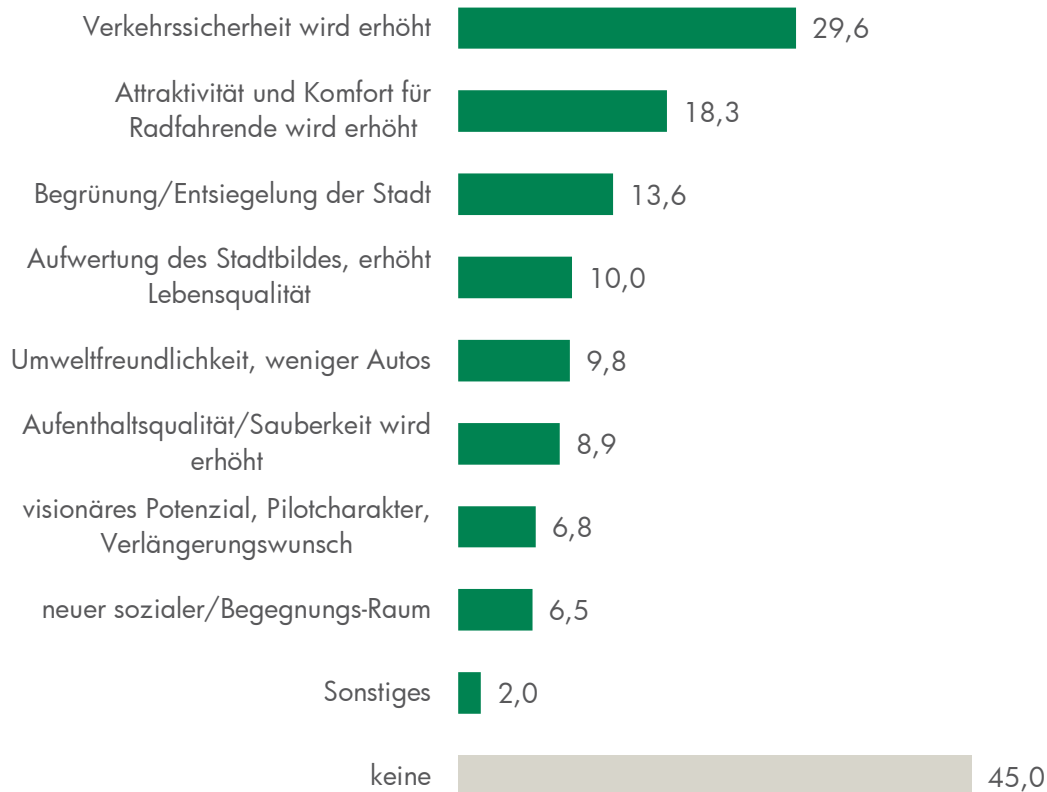


in Prozent aller Befragten | N=1.200

Zusätzlich zur allgemeinen Einschätzung des Testfeldes über unsere geschlossenen Fragen sollten die Befragten einmal selbst formulieren, welches aus ihrer Sicht die wichtigsten positiven Veränderungen und negativen Aspekte durch das Testfeld sind. Die offenen Antworten auf diese Fragen haben wir im Nachhinein mittels eines KI-Tools und manuell kategorisiert. Abbildung 5.6 zeigt die dabei entstandenen Kategorien für die wichtigsten positiven Veränderungen. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten hat auf diese Frage geantwortet, 45 Prozent gaben keine Antwort. Die meisten Nennungen bezogen sich darauf, dass das Testfeld die Verkehrssicherheit vor allem für Radfahrende erhöht. Beispielnennungen dafür sind:

- „Jedes Mal, wenn ich hier langgefahren bin, fühlte ich mich in einer Art utopischer Zukunft. Es fühlt sich so sicher und angenehm an, hier zu fahren.“
- „Mehr Radfahrende können sicher und geschützt vor Autos fahren. Die Strecke unter der U1 ist total schön geworden und wurde aufgewertet. Hoffentlich wird die Strecke verlängert. Vielen Dank für die Gestaltung und Umsetzung!“
- „Maßgebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit, z. B. durch weniger rechtsabbiegende Autos, die nicht nach Radfahrern schauen, unachtsame Fußgänger, die auf Radweg laufen (besonders zwischen Lausitzer Platz und Radbahn). Aber auch Entlastung der Fußwege und entspannteres und dadurch schöneres Fahren. Und ein Zeichen zu setzen, dass es auch in Berlin möglich ist, Lebensraum schön und bürgernah zu gestalten = Lebensqualität. Außerdem fühlt man sich endlich mal (stadtplanerisch) von der Politik gesehen.“

ABBILDUNG 5.6: WAS SIND DIE WICHTIGSTEN POSITIVEN VERÄNDERUNGEN, DIE DAS TESTFELD AUS IHRER SICHT BRINGEN KÖNNTE?



in Prozent aller Befragten | N=1.200

In eine ähnliche Richtung geht die am zweithäufigsten thematisierte Kategorie. 18 Prozent der Befragten meinten, die Radbahn erhöhe Attraktivität und Komfort für Radfahrende. Dies verdeutlichen die folgenden Nennungen:

- „Werbung für die positive Grundidee der Radbahn: Eine schöne, moderne Fahrradstrecke unter dem alten U1-Viadukt, welches ebenso ästhetisch überzeugt - eine faszinierende Verbindung von Alt und Neu.“
- „Besserer Bodenbelag gegenüber den bestehenden Radwegen. Auch auf Dauer, weil er hier vermutlich nicht von Baumwurzeln angehoben werden kann. Regenschutz.“
- „Ein neues zufriedenes Fahrgefühl mit positiven Gedanken und Lebensgefühl und das in der Stadt. Mehr Menschen die sich wohlmöglich dann trauen vermehrt aufs Rad umzusteigen. Kinder und Eltern, die entspannter von A nach B fahren können. Eine Innovation die vorzeigbar ist! Vielen herzlichen Dank für diese atemberaubende Umsetzung!“

Das dritthäufigste Thema ist die positive Erwähnung der Begrünung und Entsiegelung der Stadt durch das Testfeld (14 Prozent). Außerdem lobten jeweils rund 10 Prozent der Befragten die Aufwertung des Stadtbildes, dass der Platz für Autos verringert wird und dass die Aufenthaltsqualität und Sauberkeit des Ortes steigen.

Negative Aspekte wurden von deutlich weniger Befragten genannt. Wie Abbildung 5.7 zeigt, haben 61 Prozent von ihnen bei dieser Frage nichts angegeben. Alle gegebenen Antworten verteilen sich auf relativ viele unterschiedliche Aspekte. In der Abbildung haben wir alle dargestellt, die mehr als zwei Prozent der Befragten thematisieren. An erster Stelle steht mit 10 Prozent die Kritik, dass das Testfeld zu kurz sei – zum einen, um es regelmäßig zu nutzen, zum anderen aber auch, um es sinnvoll testen zu können. Dieser Aspekt war wohl zu erwarten und wird bei einem Bau der Radbahn aufgelöst. An zweiter Stelle steht ein ernster zu nehmendes Thema: die Kollision von Nutzer*inneninteressen zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen (7 Prozent). Das wurde bereits bei den Fragen zum Sicherheits- und Raumgefühl deutlich. Drei Zitate verdeutlichen die Problematik noch einmal:

- *„Es sollte ein Fußweg werden und eine der Fahrbahnen für Autos zum Radweg umfunktioniert. Die Teststrecke ist viel zu schmal für den Radverkehr. Auf einer der Tafeln war der o. b. Vorschlag aufgezeichnet. Eine Straßenseite für Autos und LKW und eine Seite für Radfahrer. Ich bin selbst Autofahrer, benutze auch diese Strecke, aber so selten, dass mich dann Stau nicht stören würde. Dann benutzt man das Auto nur noch wenn man große Dinge transportieren muss.“*
- *„Die Konkurrenz zwischen Radfahrern und Fußgängern oder gar Nutzern, die sich dort aufhalten. Aus meiner Erfahrung funktionieren shared spaces nicht bei hohem Nutzungsdruck.“*
- *„Vielleicht zu viele Nutzungsmöglichkeiten für ein schmales Feld. Fahrradschnellstrecke ist in meinen Augen unvereinbar mit den anderen Nutzungen. Bei der Bepflanzung war ich teilweise nicht sicher wie ökologisch sinnvoll sie ist. Die Kieselsteine haben mich auch erstaunt. Darin lässt es sich ja nicht so gut gärtnern. Vielleicht muss ich mir das alles aber noch mal genauer durchlesen.“*

Ebenfalls sieben Prozent der Befragten weisen auf Schwierigkeiten hin, auf das Testfeld zu gelangen und mit den kreuzenden Straßen sicher umzugehen. Der erste Teilaspekt mag auch dem temporären Charakter des Testfeldes geschuldet sein, für den zweiten Teilaspekt muss jedoch eine Lösung gefunden werden. Auch hierzu wieder drei O-Töne (die zum Teil auch andere Aspekte benennen):

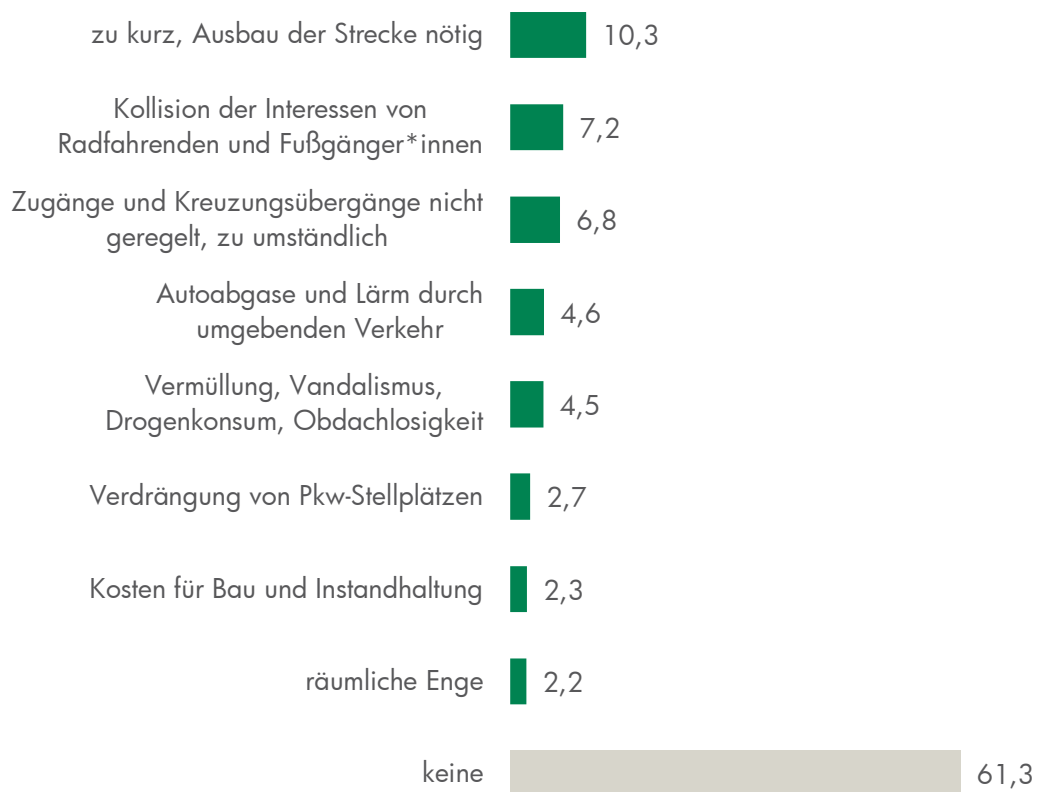
- *„Unnötig und nicht sinnvoll. Für Radfahrer macht es überhaupt keinen Sinn: anhalten wird man trotzdem an jeder Kreuzung müssen, zugeparkt werden die entscheidenden Stellen dann am Ende bestimmt doch. Die Radwege sind zu schmal, man kann nicht sicher überholen. Wer will neben einem Radweg chillen? Ist doch Quatsch, wenn direkt daneben ein schöner neuer Park ist. Lieber breite gute Radwege, weniger Schnickschnack, den keiner braucht, stattdessen lieber Geld für regelmäßiges Aufräumen und Putzen von Parks ausgeben.“*
- *„Es fehlt ein Hinweis auf dem bisherigen Radweg, der zeigt, wo der Zugang ist. Man muss schon gezielt dort hinwollen, um das Testfeld zu finden. Leider ist das Testfeld sehr kurz, es*

lohnt sich für mich als jemand, der eigentlich nur an sein Ziel kommen will, gar nicht, für die paar Meter die bisherige Strecke an der Straße zu verlassen. So wirkt es, wie ein Presse-Gag: Viel Geld ausgegeben für die paar Meter, nur um zu zeigen, wie innovativ wir sind. Eine grundsätzliche Änderung hinsichtlich des Radverkehrs ist damit (erst mal) nicht verbunden.“

- „Die Zu- und Abfahrten zum und vom Testfeld jeweils über die hochbelasteten Straßen stellen für mich die ganze Radbahn in Frage. Zudem stehen einige Bahnhöfe im Weg. Nur mit dem Bestreben des Bezirksamtes, die Nordseite der Skalitzer-/Gitschiner Str. Kfz-frei zu machen, würde die Radbahn verkehrlich funktionieren. Aber dies ist ja mit dem neuen Senat nicht möglich.“

Als weitere Kritikpunkte nannten die Befragten unter anderem die Lärm- und Abgasbelastigung durch den umgebenden Verkehr, die Gefahr der Verwahrlosung des Geländes (jeweils 5 Prozent) und die Verdrängung von Pkw-Stellplätzen (3 Prozent).

ABBILDUNG 5.7: WAS SIND DIE WICHTIGSTEN NEGATIVEN ASPEKTE, DIE SIE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM TESTFELD SEHEN?



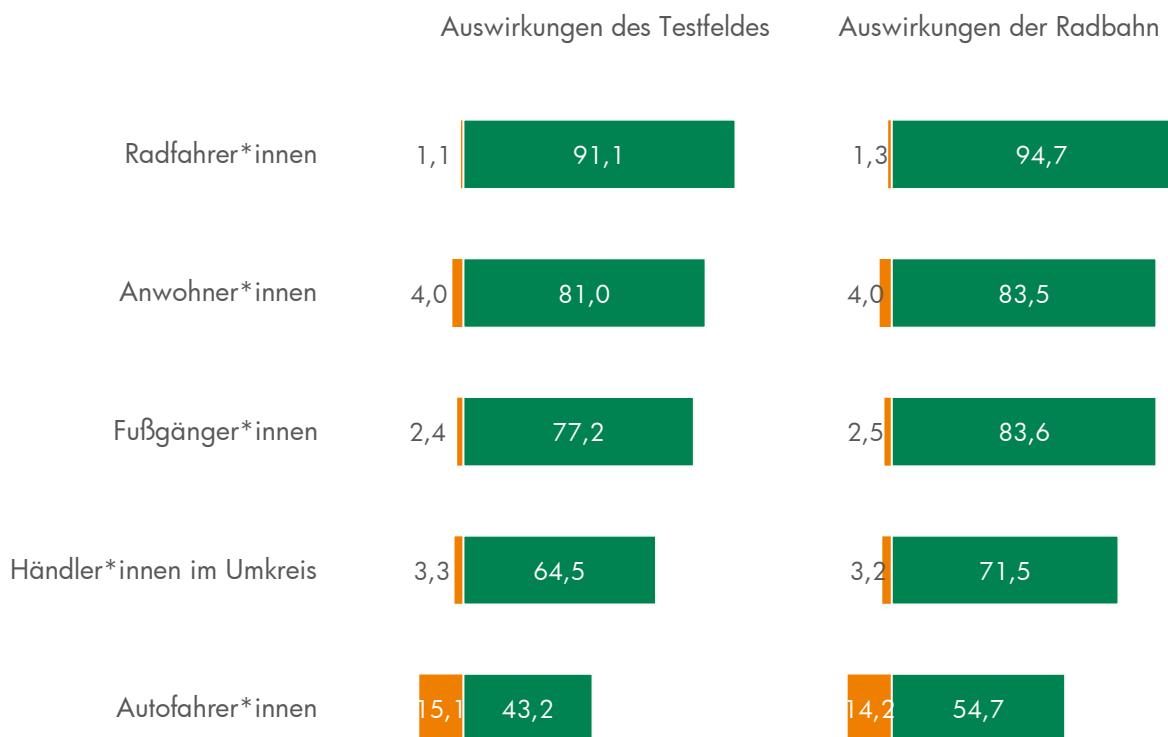
in Prozent aller Befragten | N=1.200

Das Testfeld und später die Radbahn verändern die Infrastruktur in der Umgebung und haben dadurch mutmaßlich unterschiedliche Auswirkungen auf verschiedene Interessengruppen. Als solche haben wir definiert:

- Radfahrer*innen
- Fußgänger*innen
- Autofahrer*innen
- Anwohner*innen
- Händler*innen im Umkreis

Von allen Befragten wollten wir wissen, ob das Testfeld aus ihrer Sicht auf die jeweiligen Gruppen eher positive, eher negative oder eher keine Auswirkungen hat. Abbildung 5.8 zeigt auf der linken Seite in Grün die positiven und in Orange die negativen Auswirkungen. Den Anteil für „keine Auswirkungen“ haben wir dort zur pointierten Darstellung weggelassen. Klar ersichtlich ist, dass die Mehrheit der Befragten für alle Interessengruppen eher positive Auswirkungen vermutet. Am höchsten ist dieser Anteil bei den Radfahrer*innen (91 Prozent), Anwohner*innen und Fußgänger*innen folgen danach mit ähnlich hohen Positiv-Anteilen (81 und 77 Prozent). Auch für die Händler*innen im Umkreis vermuten noch 65 Prozent positive Auswirkungen. Deutlich am geringsten ist der Anteil bei den Autofahrer*innen (43 Prozent positiv), hier ist die Zahl derjenigen, die negative Auswirkungen vermuten, von allen Interessengruppen am größten (15 Prozent).

ABBILDUNG 5.8: WAS DENKEN SIE, WELCHE AUSWIRKUNGEN WIRD DAS TESTFELD AUF DIE FOLGENDEN GRUPPEN HABEN? UND WAS DENKEN SIE, WELCHE AUSWIRKUNGEN WIRD DIE RADBAHN AUF DIE FOLGENDEN GRUPPEN HABEN?



in Prozent aller Befragten | N=1.200 | zu 100 fehlende Prozent sind „keine Auswirkungen“ und „keine Angabe“

Das Testfeld soll zur Erprobung für die Komplettestrecke der Radbahn von Charlottenburg bis zur Warschauer Straße dienen. Wir wollten von den Befragten wissen, welche Auswirkungen diese komplette Radbahn aus ihrer Sicht auf die verschiedenen Interessengruppen hätte. Die Ergebnisse – in Abbildung 5.8 auf der rechten Seite dargestellt – ähneln denen für das Testfeld. In allen Fällen vermutet sogar ein noch größerer Anteil der Befragten positive Auswirkungen. So sind 95 Prozent der Ansicht, dass die Radbahn positive Auswirkungen für Radfahrer*innen hätte, jeweils 84 Prozent sehen diese auch für Anwohner*innen und Fußgänger*innen. Mit Blick auf die Autofahrer*innen sind auch hier die Befragten am skeptischsten: 55 Prozent vermuten positive, 14 Prozent negative Auswirkungen.

Unterschiede in der Bewertung zeigen sich vor allem wieder zwischen den Altersgruppen sowie zwischen Anwohner*innen und den anderen Befragten. Je jünger die Befragten sind, desto mehr von ihnen sehen bei allen Interessengruppen Vorteile. So vermuten 96 Prozent der 14-29-Jährigen positive Auswirkungen des Testfeldes auf die Radfahrer*innen, bei der Radbahn sind es sogar 98 Prozent. Aber auch für die Autofahrer*innen sehen immerhin 53 Prozent dieser Altersgruppe Vorteile durch das Testfeld und 64 Prozent durch die Radbahn (vgl. Tabelle 5.4). Anders die Ab-65-Jährigen: Für Radfahrer*innen und Anwohner*innen sieht zwar die Mehrheit von ihnen auch positive Auswirkungen durch das Testfeld (63 und 54 Prozent). Bei Fußgänger*innen und Händler*innen halten sich die Anteile für positive und keine Auswirkungen jedoch die Waage, bei den Autofahrer*innen sieht die Mehrheit dieser Altersgruppe schließlich keine Veränderung (44 Prozent). Hinzu kommt, dass 33 Prozent von ihnen sogar negative Veränderungen für Autofahrer*innen befürchtet. Dies gilt in ähnlicher Form auch für die vermuteten Auswirkungen durch die Radbahn.

TABELLE 5.4: WAS DENKEN SIE, WELCHE AUSWIRKUNGEN WIRD DAS TESTFELD AUF DIE FOLGENDEN GRUPPEN HABEN? UND WAS DENKEN SIE, WELCHE AUSWIRKUNGEN WIRD DIE RADBAHN AUF DIE FOLGENDEN GRUPPEN HABEN? (DIFFERENZIERUNG NACH ALTERSGRUPPEN)

Altersgruppen	Testfeld						Radbahn					
	14-29	30-39	40-49	50-64	65+	Gesamt	14-29	30-39	40-49	50-64	65+	Gesamt
<i>N</i>	249	304	199	152	43	960	249	304	199	152	43	
Radfahrer*innen												
positive	96,0	95,1	89,4	87,5	62,8	91,1	98,0	98,0	93,0	95,4	65,1	94,7
negative	0,4	1,0	0,5	2,0	2,3	1,1	0,0	0,3	1,5	1,3	9,3	1,3
keine	1,6	2,6	5,5	7,9	25,6	5,0	0,4	1,3	2,0	1,3	14,0	2,0
weiß nicht	2,0	1,3	4,5	2,6	9,3	2,7	1,6	0,3	3,5	2,0	11,6	2,1
Anwohner*innen												
positive	84,7	87,8	78,4	75,0	53,5	81,0	87,1	91,4	84,4	73,0	51,2	83,5
negative	3,2	1,6	5,5	4,6	11,6	4,0	2,4	1,3	3,5	5,9	18,6	4,0
keine	6,0	4,3	5,0	5,9	25,6	6,3	3,6	3,3	3,0	4,6	16,3	4,1
weiß nicht	6,0	6,3	11,1	14,5	9,3	8,8	6,8	3,9	9,0	16,4	14,0	8,4
Fußgänger*innen												
positive	83,9	82,2	74,9	71,7	41,9	77,2	92,0	89,1	81,9	73,0	48,8	83,6
negative	0,4	1,6	3,0	4,6	7,0	2,4	0,8	2,0	3,0	2,6	11,6	2,5
keine	8,4	8,6	9,5	12,5	37,2	10,9	4,0	5,3	6,0	14,5	20,9	7,4
weiß nicht	7,2	7,6	12,6	11,2	14,0	9,5	3,2	3,6	9,0	9,9	18,6	6,5

Altersgruppen	Testfeld						Radbahn					
	14-29	30-39	40-49	50-64	65+	Gesamt	14-29	30-39	40-49	50-64	65+	Gesamt
Händler*innen im Umkreis												
positive	70,7	70,7	61,8	56,6	30,2	64,5	79,5	80,3	69,8	56,6	30,2	71,5
negative	2,4	2,3	3,0	3,9	11,6	3,3	1,6	1,3	4,0	5,3	11,6	3,2
keine	9,6	9,5	9,5	13,2	37,2	11,4	5,2	6,9	7,0	10,5	27,9	7,9
weiß nicht	17,3	17,4	25,6	26,3	20,9	20,8	13,7	11,5	19,1	27,6	30,2	17,4
Autofahrer*innen												
positive	52,6	46,4	42,7	30,9	14,0	43,2	63,9	63,5	53,3	36,2	16,3	54,7
negative	11,6	12,2	16,6	18,4	32,6	15,1	10,0	10,2	13,6	23,0	32,6	14,2
keine	26,9	28,6	26,6	32,2	44,2	29,0	15,3	16,4	19,1	21,1	37,2	18,2
weiß nicht	8,8	12,8	14,1	18,4	9,3	12,7	10,8	9,9	14,1	19,7	14,0	12,9

In Tabelle 5.5 sind die Differenzen mit Bezug auf den Wohnort der Befragten dargestellt. Hier wird gut deutlich, dass die Anwohner*innen die Auswirkungen des Testfeldes auf alle Interessengruppen etwas skeptischer bewerten als Personen, die woanders in Berlin leben. Vorteile für Radfahrer*innen sehen nur 85 Prozent der Anwohner*innen, für sich selbst 78 Prozent, für Fußgänger*innen 74 Prozent. Durchweg am positivsten antworten aber Personen, die außerhalb Berlins wohnen. Von ihnen sagen zum Beispiel fast alle, dass das Testfeld positive Veränderungen für Radfahrer*innen bringt, bei der Radbahn sind es sogar volle 100 Prozent.

TABELLE 5.5: WAS DENKEN SIE, WELCHE AUSWIRKUNGEN WIRD DAS TESTFELD AUF DIE FOLGENDEN GRUPPEN HABEN? UND WAS DENKEN SIE, WELCHE AUSWIRKUNGEN WIRD DIE RADBAHN AUF DIE FOLGENDEN GRUPPEN HABEN? (DIFFERENZIERUNG NACH WOHNORT)

Wohnort	Testfeld				Radbahn			
	in angrenzender Straße	woanders in Berlin	außerhalb Berlins	Gesamt	in angrenzender Straße	woanders in Berlin	außerhalb Berlins	Gesamt
<i>N</i>	298	592	62	960	298	592	62	960
Radfahrer*innen								
positive	85,2	93,4	98,4	91,1	90,3	96,5	100,0	94,7
negative	1,0	1,2	0,0	1,1	1,0	1,4	0,0	1,3
keine	9,1	3,5	0,0	5,0	4,4	1,0	0,0	2,0
weiß nicht	4,7	1,9	1,6	2,7	4,4	1,2	0,0	2,1
Anwohner*innen								
positive	77,5	82,1	87,1	81,0	77,2	85,8	91,9	83,5
negative	6,7	2,7	3,2	4,0	6,7	2,5	3,2	4,0
keine	7,7	5,6	4,8	6,3	5,7	3,5	1,6	4,1
weiß nicht	8,1	9,6	4,8	8,8	10,4	8,1	3,2	8,4

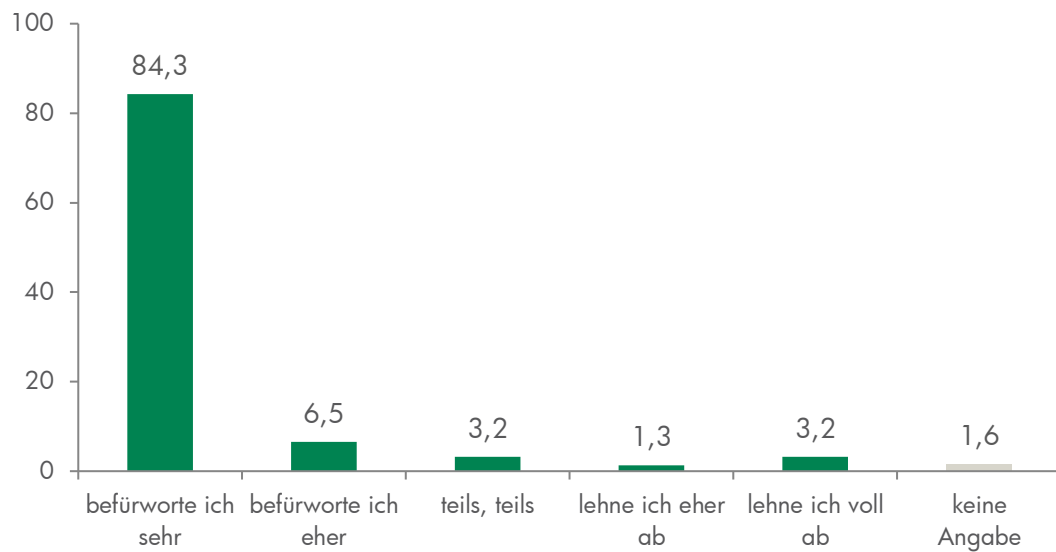
Wohnort	Testfeld				Radbahn			
	in angrenzender Straße	woanders in Berlin	außerhalb Berlins	Gesamt	in angrenzender Straße	woanders in Berlin	außerhalb Berlins	Gesamt
Fußgänger*innen								
positive	73,5	78,0	87,1	77,2	78,5	85,1	95,2	83,6
negative	3,7	2,0	0,0	2,4	3,4	2,0	1,6	2,5
keine	13,1	10,1	8,1	10,9	10,1	6,8	1,6	7,4
weiß nicht	9,7	9,8	4,8	9,5	8,1	6,1	1,6	6,5
Händler*innen im Umkreis								
positive	59,4	65,7	75,8	64,5	66,1	73,0	82,3	71,5
negative	5,4	2,0	4,8	3,3	6,4	1,5	3,2	3,2
keine	15,8	10,0	4,8	11,4	10,4	7,3	3,2	7,9
weiß nicht	19,5	22,3	14,5	20,8	17,1	18,2	11,3	17,4
Autofahrer*innen								
positive	40,6	44,4	41,9	43,2	54,4	54,9	50,0	54,7
negative	20,1	12,3	17,7	15,1	16,8	12,3	19,4	14,2
keine	27,9	30,1	25,8	29,0	16,1	19,8	16,1	18,2
weiß nicht	11,4	13,2	14,5	12,7	12,8	13,0	14,5	12,9

5.3 Befürwortung der Radbahn Berlin

Das Testfeld dient als Erprobungsareal für die Radbahn Berlin, die zukünftig über 9 Kilometer unter dem gesamten Hochbahnviadukt der U1 von Kreuzberg bis Charlottenburg verlaufen soll. Wir wollten von allen Befragten wissen, wie sie zum Zeitpunkt der Befragung zu dieser Idee stehen. Auch hier steht das Ergebnis im Einklang mit allen bisherigen Antworten: 84 Prozent befürworten die Radbahn Berlin sehr, weitere sieben Prozent eher. Nur fünf Prozent lehnen sie eher oder voll ab (vgl. Abbildung 5.9).

Die Idee der Radbahn Berlin wird über die meisten demographischen Gruppen hinweg mit großer Mehrheit befürwortet. Eine Ausnahme bilden erneut Personen ab dem 65. Lebensjahr. Hier befürworten zwar noch 55 Prozent diese Idee sehr, acht Prozent eher. Allerdings lehnen sie auch 26 Prozent eher oder voll und ganz ab (vgl. Tabelle 5.6). Das entspricht erneut den Antworten, die diese Gruppe auf andere Fragen gegeben hat. Etwas weniger überzeugt sind von der Radbahn Berlin auch Anwohner*innen (79 Prozent volle Befürwortung) und Personen mit einem Bildungsabschluss unterhalb der Hochschulreife (71 Prozent).

ABBILDUNG 5.9: DAS TESTFELD GEHÖRT JA ZUR RADBAHN BERLIN, DIE ZUKÜNFTIG UNTER DEM GESAMTEN HOCHBAHNVIADUKT DER U1 VON KREUZBERG BIS CHARLOTTENBURG VERLAUFEN SOLL. WIE STEHEN SIE MOMENTAN ZU DIESER IDEE?



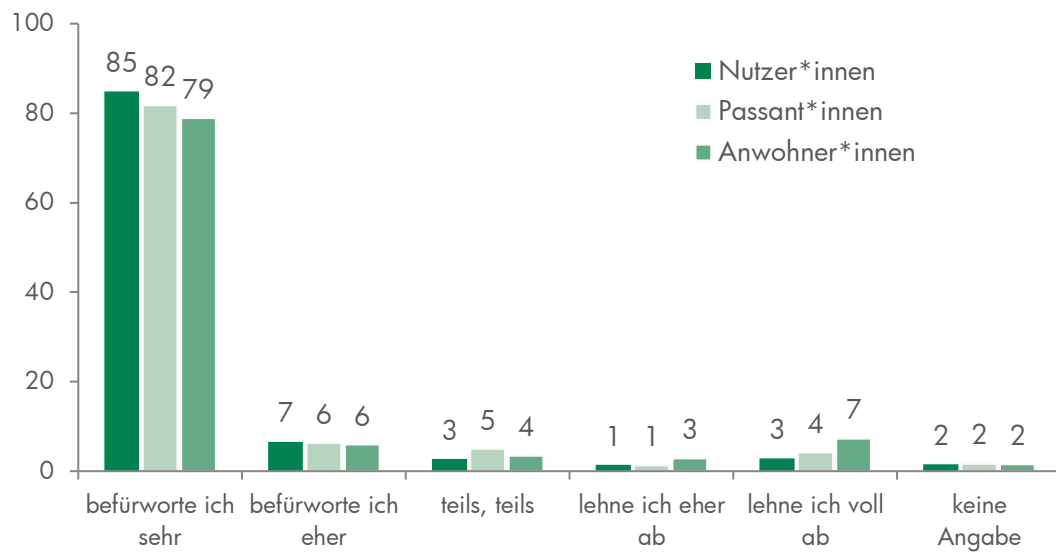
in Prozent aller Befragten | N=1.200

Und auch hier gilt wieder: Wer die Radbahn vor allem mit dem Rad genutzt hat, befürwortet die Idee überdurchschnittlich (91 Prozent volle Befürwortung). Und wer in Berlin den MIV als Hauptverkehrsmittel nutzt, befürwortet sie unterdurchschnittlich (69 Prozent volle Befürwortung und 14 Prozent volle Ablehnung). Auch die komplette Radbahn Berlin stößt sowohl bei Nutzer*innen, Passant*innen als auch Anwohner*innen auf große Zustimmung (vgl. Abbildung 5.10). Passant*innen sind dabei etwas verhaltener als Nutzer*innen, Anwohner*innen am verhaltensten. Unter ihnen lehnen zehn Prozent die Radbahn Berlin eher oder voll ab.

TABELLE 5.6: DAS TESTFELD GEHÖRT JA ZUR RADBAHN BERLIN, DIE ZUKÜNFTIG UNTER DEM GESAMTEN HOCHBAHNVIADUKT DER U1 VON KREUZBERG BIS CHARLOTTENBURG VERLAUFEN SOLL. WIE STEHEN SIE MOMENTAN ZU DIESER IDEE? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	befürworte ich sehr	befürworte ich eher	teils, teils	lehne ich eher ab	lehne ich voll ab	keine Angabe
Geschlecht							
weiblich	472	87,1	6,4	1,9	1,3	1,9	1,5
männlich	677	82,6	6,6	4,3	1,5	3,7	1,3
divers	40	85,0	7,5	0,0	0,0	5,0	2,5
Altersgruppen							
14-29	320	90,3	4,7	1,6	0,6	0,9	1,9
30-39	374	91,2	4,5	1,6	0,8	1,1	0,8
40-49	241	83,0	7,1	4,1	1,7	2,5	1,7
50-64	188	74,5	12,8	4,8	2,1	3,7	2,1
65+	64	54,7	7,8	10,9	3,1	23,4	0,0
Bildungsabschluss							
unterhalb Hochschulreife	140	71,4	10,7	3,6	2,1	5,7	6,4
Hochschulreife	190	84,7	8,4	2,6	0,5	3,7	0,0
Hochschulabschluss	862	86,4	5,2	3,2	1,4	2,7	1,0
Wohnort							
angrenzende Straße	341	78,9	5,9	3,5	2,9	7,3	1,5
woanders in Berlin	755	87,3	6,4	3,2	0,8	1,6	0,8
außerhalb Berlins	96	83,3	9,4	2,1	0,0	0,0	5,2
Nutzungsart Testfeld							
vor allem mit Fahrrad	591	90,5	4,1	1,9	0,7	1,7	1,2
vor allem zu Fuß	327	75,2	10,4	4,3	2,8	5,2	2,1
Hauptverkehrsmittel in Berlin							
Fahrrad	981	88,1	5,2	2,5	1,3	1,9	0,9
zu Fuß	667	85,3	6,1	2,2	1,3	3,1	1,8
ÖPNV	739	85,4	5,7	2,7	1,1	3,4	1,8
MIV	132	68,9	6,8	6,8	2,3	14,4	0,8
Gesamt	1.200	84,3	6,5	3,2	1,3	3,2	1,6

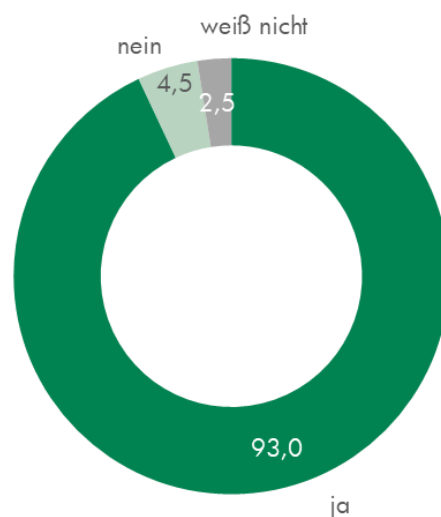
ABBILDUNG 5.10: DAS TESTFELD GEHÖRT JA ZUR RADBAHN BERLIN, DIE ZUKÜNFTIG UNTER DEM GESAMTEN HOCHBAHNVIADUKT DER U1 VON KREUZBERG BIS CHARLOTTENBURG VERLAUFEN SOLL. WIE STEHEN SIE MOMENTAN ZU DIESER IDEE? (DIFFERENZIERUNG NACH ZIELGRUPPEN)



in Prozent aller Befragten | N=1.200

Alle Antworten auf unsere Fragen weisen darauf hin, dass die große Mehrheit der Befragten das Testfeld für eine gute Idee hält und auch die Umsetzung der kompletten Radbahn begrüßt. Zum Schluss wollten wir noch wissen, ob sich die Befragten auch weitere ähnliche Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin wünschen. Abbildung 5.11 sagt: eindeutig ja (93 Prozent).

ABBILDUNG 5.11: WÜNSCHEN SIE SICH MEHR VON SOLCHEN UND ÄHNLICHEN UMGESTALTUNGSMAßNAHMEN IN BERLIN?



in Prozent aller Befragten | N=1.200

[Ergebnisbericht Reallabor Radbahn]

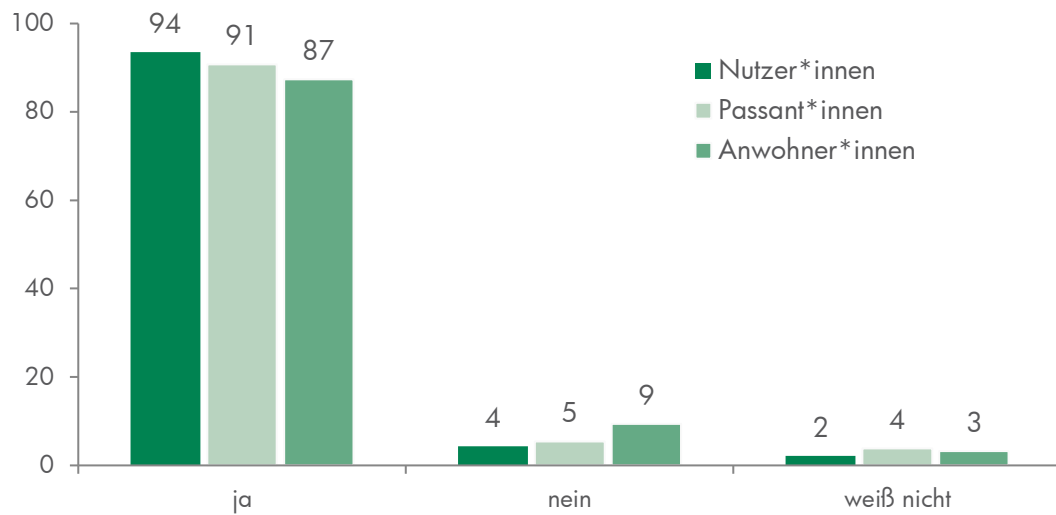
Und Tabelle 5.7 zeigt, dass dies über alle demographischen Gruppen hinweg so ist. Zwar sehen wir auch hier die Unterschiede, die wir bereits von anderen Fragen kennen: Vor allem die Altersgruppe ab 65 Jahren ist deutlich skeptischer als alle anderen. Aber auch hier stimmen 72 Prozent für weitere solcher Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin. Auch Anwohner*innen sind leicht überdurchschnittlich skeptisch (87 Prozent „ja“). Und wer den MIV in Berlin als Hauptverkehrsmittel nutzt, ist der Idee ebenfalls deutlich weniger zugewandt als andere Personen (81 Prozent).

TABELLE 5.7: WÜNSCHEN SIE SICH MEHR VON SOLCHEN UND ÄHNLICHEN UMGESTALTUNGSMABNAHMEN IN BERLIN? (DIFFERENZIERUNGEN)

	N	ja	nein	weiß nicht
Geschlecht				
weiblich	472	95,3	3,0	1,7
männlich	677	92,0	5,2	2,8
divers	40	90,0	5,0	5,0
Altersgruppen				
14-29	320	95,0	2,8	2,2
30-39	374	97,1	1,3	1,6
40-49	241	93,4	4,1	2,5
50-64	188	91,0	5,9	3,2
65+	64	71,9	21,9	6,3
Bildungsabschluss				
unterhalb Hochschulreife	140	87,1	8,6	4,3
Hochschulreife	190	92,1	4,2	3,7
Hochschulabschluss	862	94,2	3,8	2,0
Wohnort				
angrenzende Straße	341	87,4	9,4	3,2
woanders in Berlin	755	95,5	2,3	2,3
außerhalb Berlins	96	96,9	2,1	1,0
Nutzungsart Testfeld				
vor allem mit Fahrrad	591	96,8	2,2	1,0
vor allem zu Fuß	327	87,8	8,0	4,3
Hauptverkehrsmittel in Berlin				
Fahrrad	981	95,5	2,7	1,8
zu Fuß	667	93,4	4,5	2,1
ÖPNV	739	93,1	4,5	2,4
MIV	132	81,1	13,6	5,3
Gesamt	1.200	93,0	4,5	2,5

Das Interesse an ähnlichen Umgestaltungsmaßnahmen ist unter allen drei Zielgruppen ähnlich hoch: Nutzer*innen des Testfeldes befürworten sie zu 94 Prozent, Passant*innen zu 91 Prozent und Anwohner*innen immerhin zu 87 Prozent (vgl. Abbildung 5.12).

ABBILDUNG 5.12: WÜNSCHEN SIE SICH MEHR VON SOLCHEN UND ÄHNLICHEN UMGESTALTUNGSMAßNAHMEN IN BERLIN? (DIFFERENZIERUNG NACH ZIELGRUPPEN)



in Prozent aller Befragten | N=1.200

6

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

6.1 Abbildungsverzeichnis

Nr.	Titel	Seite
1.1	Stichprobenstruktur	17
2.1	Haben Sie das Testfeld schon einmal genutzt, das heißt sind Sie schon mal durchgelaufen oder durchgefahren und haben sich das Angebot näher angesehen?	19
2.2	Haben Sie das Testfeld bisher überwiegend zu Fuß oder überwiegend mit dem Fahrrad genutzt?	21
2.3	Wozu haben Sie das Testfeld bisher genutzt?	23
2.4	Welche der folgenden Angebote auf dem Testfeld haben Sie bereits genutzt?	26
3.1	Wie angenehm empfinden Sie das Radfahren auf dem Testfeld im Vergleich zum ursprünglichen Radweg an der Skalitzer Straße?	30
3.2	Wie sicher fühlen Sie sich als Radfahrer*in auf dem Testfeld?	31
3.3	Wie angenehm empfinden Sie das Zu-Fuß-Gehen auf dem Testfeld gegenüber dem parallelen Fußweg?	33
3.4	Wie sicher fühlen Sie sich als Fußgänger*in auf dem Testfeld?	34
3.5	Gab es schon Situationen, in denen Sie sich mit anderen Nutzer*innen oder Verkehrsteilnehmer*innen des Testfeldes in die Quere gekommen sind?	36
4.1	Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Testfeldes? (Geländegestaltung)	40
4.2	Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Testfeldes? (Angebotsgestaltung)	42
4.3	Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Testfeldes? (Orientierung)	43
4.4	Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Testfeldes? (Sicherheit und Sauberkeit)	44
4.5	Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Testfeldes? (Objekte für Tiere)	45
4.6	Wie zufrieden sind Sie mit den von Ihnen genutzten Angeboten auf dem Testfeld? (Informationsangebote)	46

4.7	Wie zufrieden sind Sie mit den von Ihnen genutzten Angeboten auf dem Testfeld? (Aufenthaltsangebote)	47
4.8	Wie zufrieden sind Sie mit den von Ihnen genutzten Angeboten auf dem Testfeld? (Angebote für Radfahrende)	48
4.9	Wie zufrieden sind Sie mit den von Ihnen genutzten Angeboten auf dem Testfeld? (Angebote zur Freizeitgestaltung)	49
4.10	Einmal alles zusammengenommen, wie gut gefällt Ihnen das neu gestaltete Areal unter der Hochbahn insgesamt?	50
4.11	Werden Sie das Areal in Zukunft wieder nutzen oder besuchen? Und werden Sie Ihren Freunden oder Bekannten empfehlen, das Areal zu nutzen oder zu besuchen?	51
5.1	Haben Sie etwas von den Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten im Vorfeld der Umbauarbeiten des Radbahn-Testfeldes mitbekommen und daran teilgenommen?	54
5.2	Wie finden Sie das, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt zu einem Fuß- und Radweg mit Aufenthaltsmöglichkeiten umgestaltet wurde?	56
5.3	Wie finden Sie das, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt zu einem Fuß- und Radweg mit Aufenthaltsmöglichkeiten umgestaltet wurde? (Differenzierung nach Zielgruppen)	57
5.4	Wie finden Sie es, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt für mehr Stadtgrün entsiegelt und begrünt worden ist?	58
5.5	Wie finden Sie es, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt für mehr Stadtgrün entsiegelt und begrünt worden ist? (Differenzierung nach Zielgruppen)	60
5.6	Was sind die wichtigsten positiven Veränderungen, die das Testfeld aus Ihrer Sicht bringen könnte?	61
5.7	Was sind die wichtigsten negativen Aspekte, die Sie im Zusammenhang mit dem Testfeld sehen?	63
5.8	Was denken Sie, welche Auswirkungen wird das Testfeld auf die folgenden Gruppen haben? Und was denken Sie, welche Auswirkungen wird die Radbahn auf die folgenden Gruppen haben?	64
5.9	Das Testfeld gehört ja zur Radbahn Berlin, die zukünftig unter dem gesamten Hochbahnviadukt der U1 von Kreuzberg bis Charlottenburg verlaufen soll. Wie stehen Sie momentan zu dieser Idee?	68
5.10	Das Testfeld gehört ja zur Radbahn Berlin, die zukünftig unter dem gesamten Hochbahnviadukt der U1 von Kreuzberg bis Charlottenburg verlaufen soll. Wie stehen Sie momentan zu dieser Idee? (Differenzierung nach Zielgruppen)	70
5.11	Wünschen Sie sich mehr von solchen und ähnlichen Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin?	70
5.12	Wünschen Sie sich mehr von solchen und ähnlichen Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin? (Differenzierung nach Zielgruppen)	72

6.2 Tabellenverzeichnis

Nr.	Titel	Seite
2.1	Haben Sie das Testfeld schon einmal genutzt, das heißt sind Sie schon mal durchgelaufen oder durchgefahren und haben sich das Angebot näher angesehen? (Differenzierungen)	20
2.2	Haben Sie das Testfeld bisher überwiegend zu Fuß oder überwiegend mit dem Fahrrad genutzt? (Differenzierungen)	21
2.3	Wozu haben Sie das Testfeld bisher genutzt? (Differenzierung nach Altersgruppen)	24
2.4	Wozu haben Sie das Testfeld bisher genutzt? (Differenzierung nach Nutzungsart)	25
2.5	Wozu haben Sie das Testfeld bisher genutzt? (Differenzierung nach Hauptverkehrsmittel)	25
2.6	Welche der folgenden Angebote auf dem Testfeld haben Sie bereits genutzt? (Differenzierung nach Altersgruppen)	27
2.7	Welche der folgenden Angebote auf dem Testfeld haben Sie bereits genutzt? (Differenzierung nach Wohnort)	28
2.8	Welche der folgenden Angebote auf dem Testfeld haben Sie bereits genutzt? (Differenzierung nach Nutzungsart)	28
3.1	Wie angenehm empfinden Sie das Radfahren auf dem Testfeld im Vergleich zum ursprünglichen Radweg an der Skalitzer Straße? (Differenzierungen)	30
3.2	Wie sicher fühlen Sie sich als Radfahrer*in auf dem Testfeld? (Differenzierungen)	32
3.3	Wie angenehm empfinden Sie das Zu-Fuß-Gehen auf dem Testfeld gegenüber dem parallelen Fußweg? (Differenzierungen)	33
3.4	Wie sicher fühlen Sie sich als Fußgänger*in auf dem Testfeld? (Differenzierungen)	35
3.5	Gab es schon Situationen, in denen Sie sich mit anderen Nutzer*innen oder Verkehrsteilnehmer*innen des Testfeldes in die Quere gekommen sind? (Differenzierungen)	37
4.1	Einmal alles zusammengenommen, wie gut gefällt Ihnen das neu gestaltete Areal unter der Hochbahn insgesamt? (Differenzierungen)	50
4.2	Werden Sie das Areal in Zukunft wieder nutzen oder besuchen? Und werden Sie Ihren Freunden oder Bekannten empfehlen, das Areal zu nutzen oder zu besuchen? (Differenzierungen)	52
5.1	Haben Sie etwas von den Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten im Vorfeld der Umbauarbeiten des Radbahn-Testfeldes mitbekommen und daran teilgenommen? (Differenzierungen)	54
5.2	Wie finden Sie das, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt zu einem Fuß- und Radweg mit Aufenthaltsmöglichkeiten umgestaltet wurde? (Differenzierungen)	56
5.3	Wie finden Sie es, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt für mehr Stadtgrün entsiegelt und begrünt worden ist? (Differenzierungen)	59

5.4	Was denken Sie, welche Auswirkungen wird das Testfeld auf die folgenden Gruppen haben? Und was denken Sie, welche Auswirkungen wird die Radbahn auf die folgenden Gruppen haben? (Differenzierung nach Altersgruppen)	65
5.5	Was denken Sie, welche Auswirkungen wird das Testfeld auf die folgenden Gruppen haben? Und was denken Sie, welche Auswirkungen wird die Radbahn auf die folgenden Gruppen haben? (Differenzierung nach Wohnort)	66
5.6	Das Testfeld gehört ja zur Radbahn Berlin, die zukünftig unter dem gesamten Hochbahnviadukt der U1 von Kreuzberg bis Charlottenburg verlaufen soll. Wie stehen Sie momentan zu dieser Idee? (Differenzierungen)	69
5.7	Wünschen Sie sich mehr von solchen und ähnlichen Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin? (Differenzierungen)	71

7

Anhang: Fragebogen

Ansprache

Hallo, mein Name ist ... Ich führe im Auftrag der Gesellschaft aproxima eine kurze Befragung zu dem neu gestalteten Gelände hier unter dem Hochbahnviadukt durch. Wir wollen gerne wissen, wie Passant*innen und Anwohner*innen die Umgestaltungen erleben und ob sie das Gelände bereits besucht und genutzt haben. Hätten Sie kurz 5-10 Minuten Zeit für mich? Die Teilnahme ist natürlich freiwillig. Für die Aussagekraft der Ergebnisse ist es jedoch von zentraler Bedeutung, dass sich möglichst viele Personen an der Befragung beteiligen.

Screeener

1. In unserer Befragung soll es um das neu gestaltete Gebiet hier unter der Hochbahn gehen, also um das sogenannte Testfeld des Reallabor Radbahn. Haben Sie etwas von den Umbauarbeiten mitbekommen bzw. schon mal vom Testfeld gehört oder gelesen?

ja
 nein → Ende der Befragung

Allgemeine Einstellung zum Testfeld

2. Zunächst einmal ganz allgemein gefragt: Wie finden Sie das, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt zu einem Fuß- und Radweg mit Aufenthaltsmöglichkeiten umgestaltet wurde?

befürworte ich voll und ganz
 befürworte ich eher
 teils, teils
 lehne ich eher ab
 lehne ich voll und ganz ab

3. Wie finden Sie, dass die Fläche unter dem Hochbahnviadukt für mehr Stadtgrün entsiegelt und begrünt worden ist?

befürworte ich voll und ganz
 befürworte ich eher
 teils, teils
 lehne ich eher ab
 lehne ich voll und ganz ab

Nutzungsverhalten

4. Haben Sie das Testfeld schon einmal genutzt?

- ja, heute das erste Mal
- ja, schon mehrmals, und zwar ungefähr ___ Mal (grobe Schätzung)
- nein, noch gar nicht Sprung zu „Prozess und Ausblick“

Wenn heute das erste Mal:

5. Nutzen Sie das Testfeld heute zu Fuß oder mit dem Fahrrad?

- zu Fuß
- mit dem Fahrrad

Wenn schon mehrmals genutzt:

6. Von den ungefähr ___ Mal, die Sie das Testfeld genutzt haben, wie viel Mal war das ...

- zu Fuß: _____
- mit dem Fahrrad: _____

7. Wozu haben Sie das Testfeld bisher genutzt? Bitte unterscheiden Sie zwischen nie, einmal und mehr als einmal.

(Skala: 1=nie, 2=einmal, 3=mehr als einmal)

- als Weg auf meiner Route zu Fuß/mit dem Fahrrad
- als Sitz- oder Ausruhmöglichkeit für mich selbst
- um mich mit Freunden/Bekanntem zu treffen
- um eines der Angebote des Testfeldes zu nutzen
- Sonstiges, und zwar: _____

8. Welche der folgenden Angebote auf dem Testfeld haben Sie bereits genutzt?

(Skala: 1=bereits genutzt, 0=noch nicht genutzt; Items zufällig anordnen)

- Erholungs- und Aufenthaltsflächen zum Sitzen und Verweilen
- Tribüne und Podest (aktiv genutzt oder die Nutzung z.B. durch Musiker gesehen)
- Fahrradparkplätze für normale Fahrräder
- Fahrradparkplätze für Lastenräder
- Reparaturstation mit Schlauchautomat
- Fahrradmülleimer
- Soundobjekte
- Informationstafeln
- Ausstellung zum Reallabor Radbahn und der Umgestaltung der Fläche
- W-Lan
- Gemeinschaftsbeete
- Briefkasten
- Strom und Handylademöglichkeit

Bewertungen

9. Und wie zufrieden sind Sie mit den von Ihnen genutzten Angeboten auf dem Testfeld? Wenn Sie etwas nicht einschätzen können oder wollen, sagen Sie bitte weiß nicht.

(nur Einrichtungen anzeigen, die genutzt wurden, Skala: 1= voll und ganz zufrieden, 2=eher zufrieden, 3=teils/teils, 4=eher unzufrieden, 5=vollkommen unzufrieden, 6=weiß nicht/keine Angabe)

- Erholungs- und Aufenthaltsflächen zum Sitzen und Verweilen
- Tribüne und Podest (aktiv genutzt oder die Nutzung z.B. durch Musiker gesehen)
- Fahrradparkplätze für normale Fahrräder
- Fahrradparkplätze für Lastenräder
- Reparaturstation mit Schlauchautomat
- Fahrradmülleimer
- Soundobjekte
- Informationstafeln
- Ausstellung zum Reallabor Radbahn und der Umgestaltung der Fläche
- W-Lan
- Gemeinschaftsbeete
- Briefkasten
- Strom und Handyademöglichkeit

10. Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Aspekten des Testfeldes? Wenn Sie etwas nicht einschätzen können oder wollen, sagen Sie bitte weiß nicht.

(Skala: 1=voll und ganz zufrieden, 2=eher zufrieden, 3=teils/teils, 4=eher unzufrieden, 5=vollkommen unzufrieden, 6=weiß nicht/keine Angabe; Items zufällig anordnen)

- Gestaltung des Geländes im Vergleich zum vorherigen Zustand
- Fahrbahnbelag
- Grüne-Welle-Assistent
- Vielfalt des Angebots
- Begrünung des Geländes
- Orientierung auf dem Gelände (Beschilderung)
- Sauberkeit
- Sicherheit
- Beleuchtung
- Objekte für Tiere, wie Vogelhaus und Bienensand
- Taubenschutz über der Freifläche
- Anzahl der Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- Informationen zu den Objekten und der Teststrecke (Beschilderung)

Für alle mit 4 oder 5 bewerteten Aspekte:

11. Mit den folgenden Dingen waren Sie nicht ganz zufrieden. Was sollte dort verbessert werden?

- offene Antwort: _____

Raum- und Sicherheitsempfinden

Wenn häufiger mit dem Rad als zu Fuß genutzt:

12. Wie angenehm empfinden Sie das Radfahren auf dem Testfeld im Vergleich zum ursprünglichen Radweg an der Skalitzer Straße?

- viel angenehmer
- angenehmer
- gleich angenehm
- unangenehmer
- viel unangenehmer

13. Und wie sicher fühlen Sie sich als Radfahrer*in auf dem Testfeld?

- sehr sicher
- eher sicher
- teils/teils
- eher nicht sicher
- überhaupt nicht sicher

Bei Bewertung als unangenehm oder schlechter bzw. teils/teils oder schlechter:

14. Aus welchem Grund fühlen Sie sich eher unsicher bzw. empfinden das Radfahren als eher unangenehm?

Wenn mehr zu Fuß als mit dem Rad genutzt:

15. Wie angenehm empfinden Sie das Zu-Fuß-Gehen auf dem Testfeld gegenüber dem parallelen Fußweg?

- viel angenehmer
- angenehmer
- gleich angenehm
- unangenehmer
- viel unangenehmer

16. Und wie sicher fühlen Sie sich als Fußgänger*in auf dem Testfeld?

- sehr sicher
- eher sicher
- teils/teils
- eher nicht sicher
- überhaupt nicht sicher

Bei Bewertung unangenehm oder schlechter bzw. teils/teils oder schlechter:

17. Aus welchem Grund fühlen Sie sich eher unsicher bzw. empfinden das Zu-Fuß-Gehen als eher unangenehm?

Alle:

18. Gab es schon Situationen, in denen Sie sich mit anderen Nutzer*innen oder Verkehrsteilnehmer*innen des Testfeldes in die Quere gekommen sind?

- Ja Was ist vorgefallen?
- Nein

Abschließende Bewertungen

19. Einmal alles zusammengenommen, wie gut gefällt Ihnen das neu gestaltete Areal unter der Hochbahn insgesamt?

- gefällt mir sehr
- gefällt mir eher
- teils/teils
- gefällt mir eher nicht
- gefällt mir überhaupt nicht

20. Werden Sie das Areal in Zukunft wieder nutzen oder besuchen?

- ja
- nein
- weiß ich noch nicht (*Interviewer: nicht vorlesen*)

21. Und werden Sie Ihren Freunden oder Bekannten empfehlen, das Areal zu nutzen oder zu besuchen?

- eher ja
- eher nein
- weiß ich nicht (*Interviewer: nicht vorlesen*)

22. Was sind die wichtigsten positiven Veränderungen, die das Testfeld aus Ihrer Sicht bringen könnte?

- offene Antwort: _____

23. Und was sind die wichtigsten negativen Aspekte, die Sie im Zusammenhang mit dem Testfeld sehen?

- offene Antwort: _____

24. Was denken Sie, welche Auswirkungen wird das Testfeld auf die folgenden Gruppen haben?
(Skala: 1=positive, 2=negative, 3=keine, 4=weiß nicht)

- Fußgänger*innen
- Radfahrer*innen
- Autofahrer*innen
- Anwohner*innen
- Händler*innen im Umkreis

[Ergebnisbericht Reallabor Radbahn]

25. Das Testfeld soll ja der Startschuss sein zur 9 km langen Radbahn von Charlottenburg bis zur Warschauer Straße. Was denken Sie, welche Auswirkungen wird diese Radbahn dann auf die folgenden Gruppen haben?

(Skala: 1=positive, 2=negative, 3=keine, 4=weiß nicht)

- Fußgänger*innen
- Radfahrer*innen
- Autofahrer*innen
- Anwohner*innen
- Händler*innen im Umkreis

Prozess und Ausblick

26. Haben Sie etwas von den Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten im Vorfeld der Umbauarbeiten des Radbahn-Testfeldes mitbekommen?

- ja
- nein
- weiß nicht *(Interviewer: nicht vorlesen)*

27. Wenn Ja: Haben Sie an einer Beteiligungs- oder Informationsmöglichkeit teilgenommen?

- ja
- nein
- weiß nicht *(Interviewer: nicht vorlesen)*

28. Wenn Ja: Gibt es Punkte, die Sie im Vorfeld oder während der Umbauarbeiten besonders gut oder besonders schlecht fanden?

- offene Antwort: _____

29. Das Testfeld gehört ja zur Radbahn Berlin, die zukünftig unter dem gesamten Hochbahnviadukt der U1 von Kreuzberg bis Charlottenburg verlaufen soll. Wie stehen Sie momentan zu dieser Idee?

- befürworte ich sehr
- befürworte ich eher
- teils/teils
- lehne ich eher ab
- lehne ich voll ab

30. Wünschen Sie sich mehr von solchen und ähnlichen Umgestaltungsmaßnahmen in Berlin?

- ja
- nein
- weiß nicht *(Interviewer: nicht vorlesen)*

Demographische Angaben

Nun folgen einige wenige Fragen zu Ihrer Person. Die Angaben dienen ausschließlich statistischen Zwecken.

31. Wie alt sind Sie?

Alter: _____

32. Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?

- weiblich
- männlich
- divers

33. Wo wohnen Sie die meiste Zeit?

- in einer der an das Testfeld angrenzenden Straßen
- woanders in Berlin in welchem Bezirk?
- außerhalb von Berlin

34. Welche Staatsangehörigkeit bzw. welche Staatsangehörigkeiten besitzen Sie?

- deutsche Staatsangehörigkeit
- deutsche und andere Staatsangehörigkeit und zwar:
- andere Staatsangehörigkeit und zwar:

35. Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

- noch Schüler*in
- von der Schule abgegangen ohne Haupt-/Volksschulabschluss
- Haupt-/Volksschulabschluss (oder früher 8. Klasse)
- mittlere Reife/Realschulabschluss, Abschluss der Polytechnischen Oberschule der DDR 10. Klasse
- Fachschulabschluss (ohne Anerkennung als Fachhochschulabschluss)
- allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife/Abitur (Gymnasium bzw. EOS) ohne abgeschlossenes Studium
- abgeschlossenes Universitäts-/ Hochschul- bzw. Fachhochschulstudium (bzw. Fachschulabschluss mit Anerkennung)
- anderen Schulabschluss, und zwar: _____

36. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich, wenn Sie in Berlin unterwegs sind?

- zu Fuß gehen
- Fahrrad
- E-Scooter, E-Bike
- ÖPNV: Bus, Tram, S- oder U-Bahn

- ↳ Auto, Motorrad, Motorroller
- ↳ Sonstige, und zwar: _____

37. Gibt es sonst noch etwas, das Sie uns gern zum Testfeld mitteilen möchten?

- ↳ offene Antwort: _____

Angaben zum Interview

- ↳ Interviewer
- ↳ Datum
- ↳ Uhrzeit