



VOM PARKPLATZ ZUM ÖFFENTLICHEN PLATZ: WAS BEEINFLUSST DIE AKZEPTANZ VON FLÄCHENUMVERTEILUNG?

Abschlussstagung Experi am
03.07.2024

Katharina Götting (RIFS, TU Berlin)

Faktorielles Survey Experiment

- Konkrete Situationsbeschreibungen (Vignetten)
- Mehrere Faktoren werden auf verschiedenen Ebenen in Form von Textbausteinen variiert
- Sind anschaulicher und leichter zu verstehen als abstrakte Fragebögen (Ausburg & Hinz, 2015)
- Reduzieren die soziale Erwünschtheit (Ausburg & Hinz, 2015)

Faktoren

1 Maßnahme

Flächenumverteilende Maßnahmen



Street for transport (Creutzig et al., 2020)

Street as link (Jones et al., 2007)



Street as place (Jones et al., 2007; Creutzig et al., 2020)



Street for sustainability (Creutzig et al., 2020)

Street as ecosystem (Rodriguez-Valencia, 2015)

Flächenumverteilende Maßnahmen

1. Faktor: Maßnahme / redistributive measure	
bikelane [bikelane] (Referenzkategorie)	In Ihrem Wohnort sollen XX der Parkplätze am Straßenrand in Radwege umgewandelt werden.
parklets [parklet]	In Ihrem Wohnort sollen XX der Parkplätze in Plätze mit Sitzbänken sowie Spiel- und Sportgeräten umgewandelt werden.
green [green]	In Ihrem Wohnort soll der Asphalt von XX der Parkplätze entfernt werden. Anschließend sollen die freien Flächen bepflanzt werden.

Faktoren

1

Maßnahmen: Radweg (street for transport) vs. Parklets (street as place) vs. Entsiegelung & Bepflanzung (street for sustainability)

2

Umfang

Umfang

- Psychologisches Besitzempfinden (Pierce, Kostova & Dirks, 2003) gegenüber dem Straßenraum
- Tendenz, Verluste starker zu gewichten als potenzielle Gewinne (Kahneman & Tversky, 1979)
- Tendenz zum Status Quo (Samuelson & Zeckhauser, 1988)

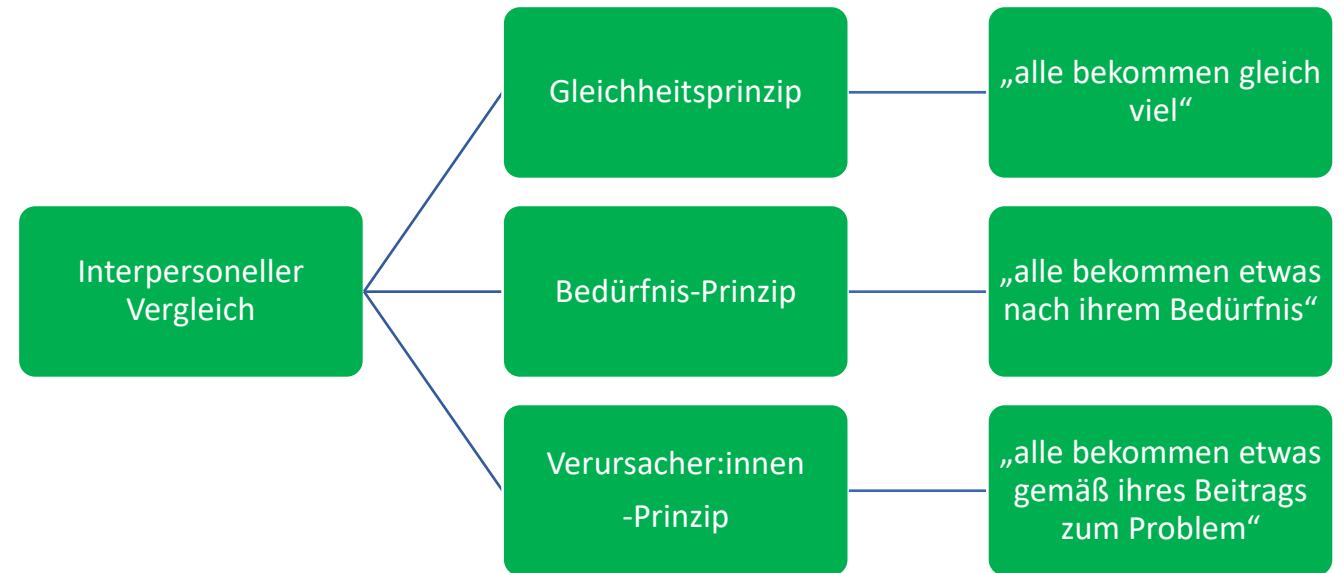
Umfang der Umverteilung

2. Faktor: Amount (in combination with factor 1)	
10 (Referenzkategorie)	10 %
30	30 %
50	50 %

Faktoren

- 1** **Maßnahmen:** Radweg (street for transport) vs. Parklets (street as place) vs. Entsiegelung & Bepflanzung (street for sustainability)
- 2** **Ausmaß** 10 % vs. 30 % vs. 50 %
- 3** **Distributive Gerechtigkeit**

Wahrgenommene distributive Fairness

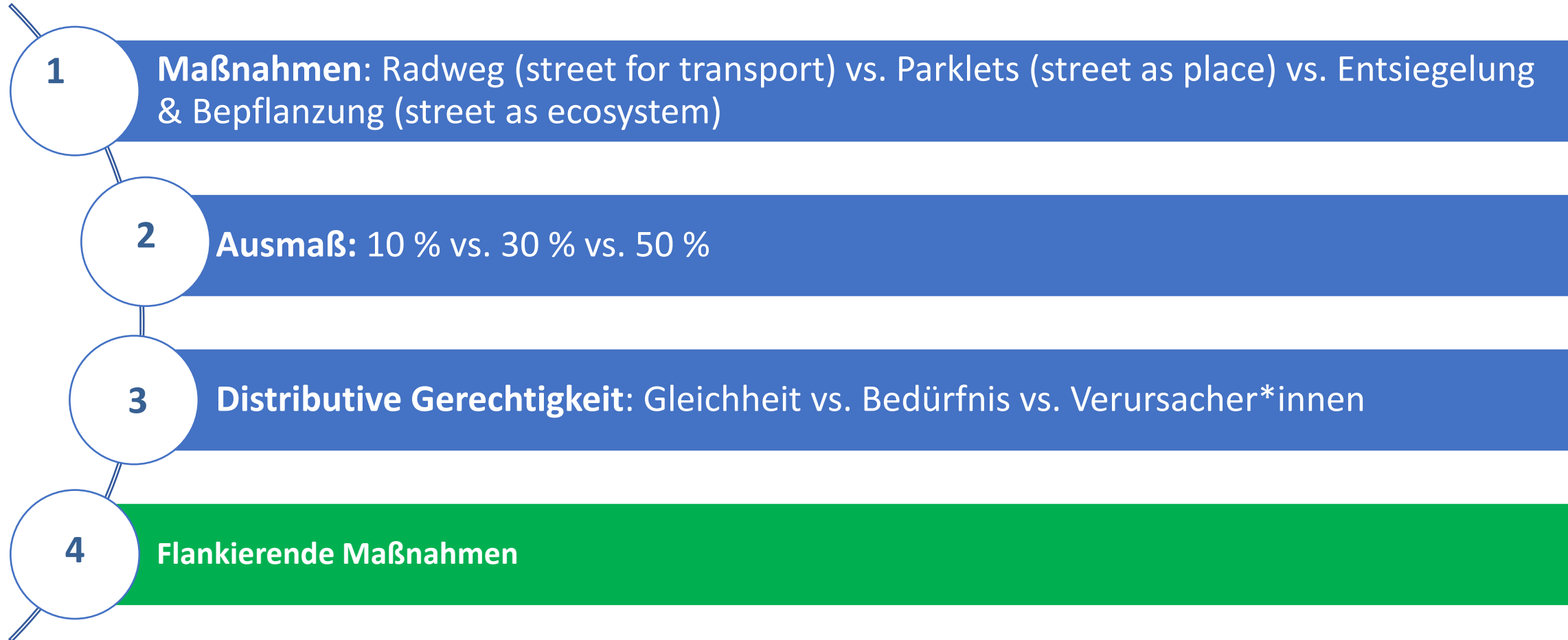


In Anlehnung an Schuitma et al., 2011

Distributive Gerechtigkeit

3. Faktor: distributive Gerechtigkeit / distributive justice	
Equality [equality] (Referenzkategorie)	Die restlichen Parkplätze dürfen für alle Verkehrsmittel genutzt werden (z. B. für Autos, Taxis, E-Roller, Lastenräder etc.).
equity [equity]	Die Hälfte der restlichen Parkplätze darf nur von Menschen mit Behinderung, Pflegediensten und Lieferdiensten genutzt werden.
Polluter pays [polluter]	Die Hälfte der restlichen Parkplätze darf nicht mehr von Fahrzeugen mit hohem CO²-Ausstoß genutzt werden.

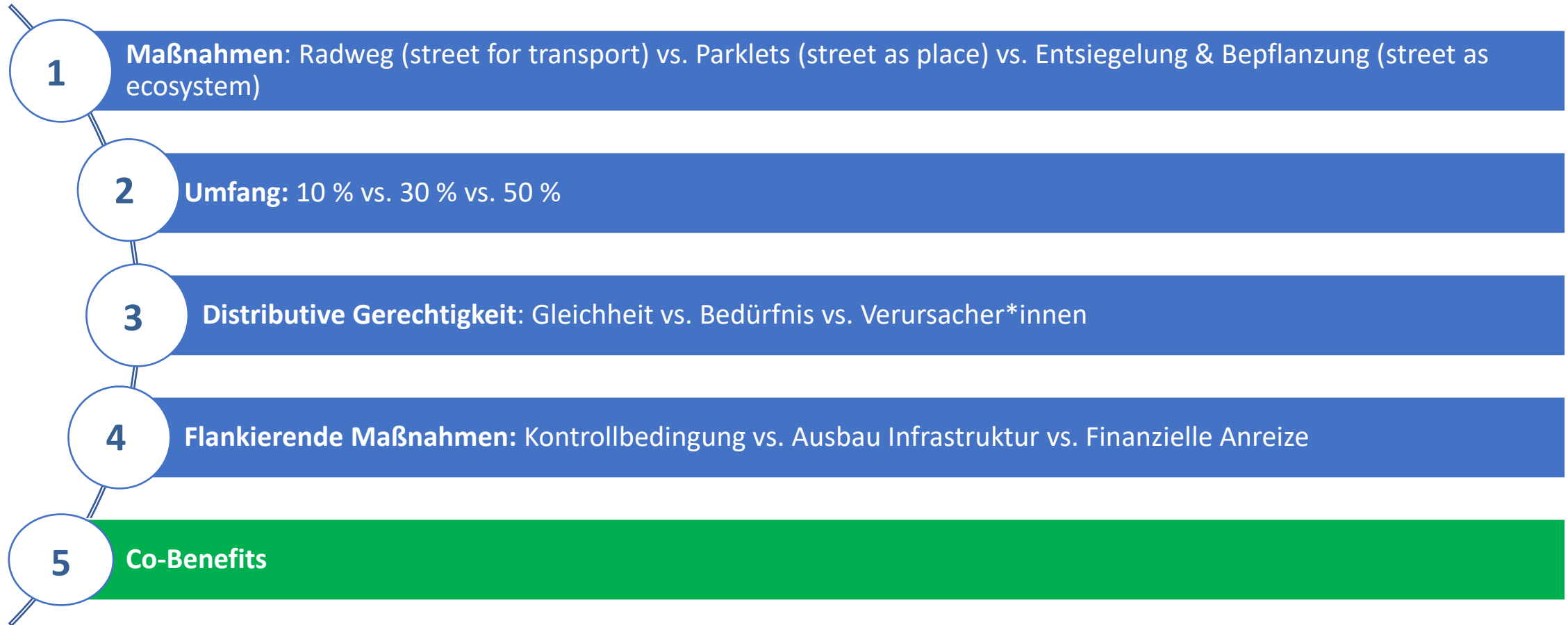
Faktoren



Flankierende Pull-Maßnahmen

4. Faktor: flankierende Pull-Maßnahmen / pull-measures	
Control condition [cc] (Referenzkategorie)	Am öffentlichen Nahverkehr und Sharing Angeboten ändert sich nichts.
Infrastructure [infra]	Gleichzeitig werden der öffentliche Nahverkehr und Sharing Angebote weiter ausgebaut und barrierefrei .
Financial [financial]	Gleichzeitig werden der öffentliche Nahverkehr und Sharing Angebote günstiger .

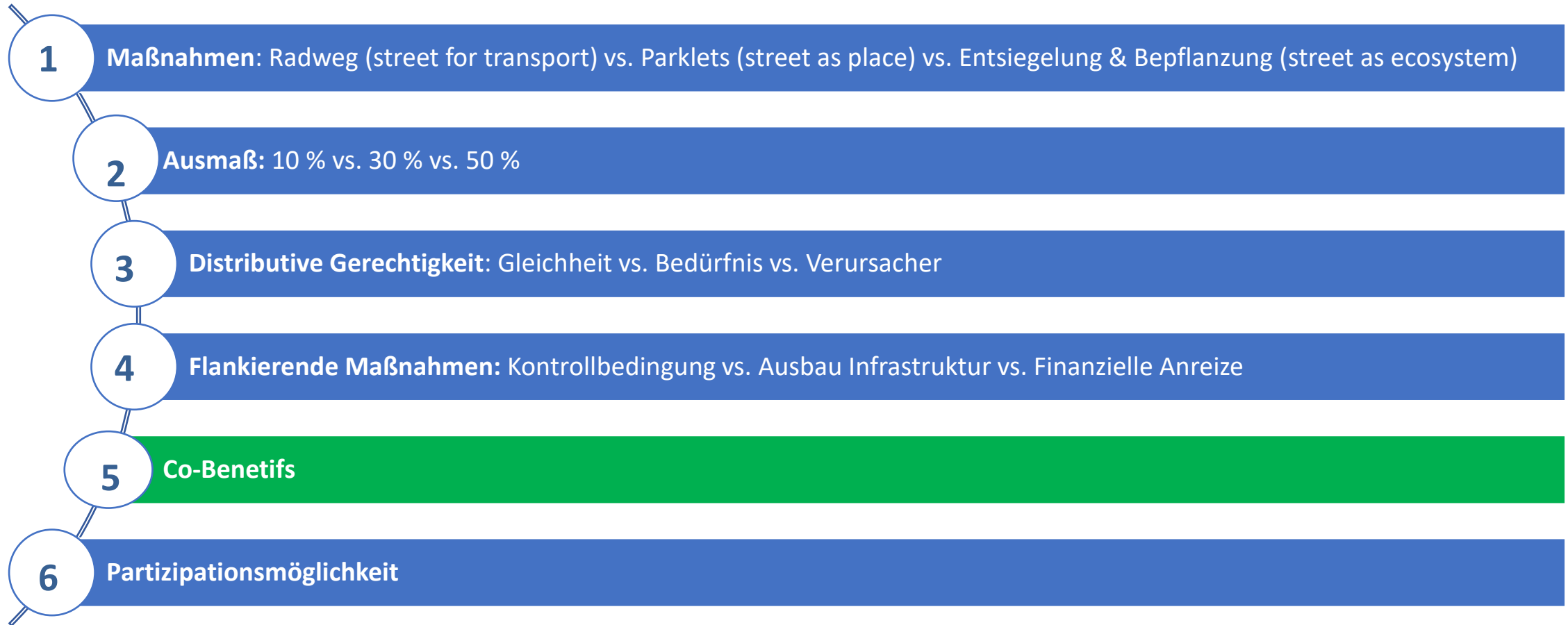
Faktoren



Co-Benefits

5. Faktor: Co-Benefits / co benefits	
valorisation [valo] (Referenzkategorie)	In anderen Städten fanden die Menschen ihren Wohnort nach der Umgestaltung schöner .
Health [health]	In anderen Städten hat sich gezeigt, dass Menschen sich nach so einer Umgestaltung gesünder fühlen.
Safety [safety]	In anderen Städten hat es nach so einer Umgestaltung weniger Unfälle gegeben.

Faktoren



Partizipationsmöglichkeiten

6. Faktor: prozedurale Gerechtigkeit / procedural justice	
information [info] (Referenzkategorie)	Sie bekommen ein Informationsschreiben dazu, dürfen aber nicht bei der Umgestaltung mitentscheiden .
self selection [selfsel]	Sie können Ihre Ideen oder Kritik zur Umgestaltung auf einer Veranstaltung oder über ein Online-Portal einbringen .
citizen's assembly [citass]	Eine Gruppe aus Ihrem Wohnort mit Menschen mit unterschiedlicher Bildung, Alter und Herkunft entscheidet gemeinsam mit den Planenden über die genaue Umsetzung.

Beispielvignette

In Ihrem Wohnort soll der **Asphalt** von **50 %** der Parkplätze **entfernt** werden. Anschließend sollen die freien Flächen **bepflanzt** werden. Die Hälfte der restlichen Parkplätze darf nur von **Menschen mit Behinderung, Pflegediensten und Lieferdiensten** genutzt werden. Gleichzeitig werden der **öffentliche Nahverkehr** und **Sharing Angebote günstiger**. In anderen Städten hat es nach so einer Umgestaltung **weniger Unfälle** gegeben. Eine **Gruppe aus Ihrem Wohnort mit Menschen mit unterschiedlicher Bildung, Alter und Herkunft** entscheidet gemeinsam mit den Planenden über die genaue Umsetzung.

Wie finden Sie diese Umgestaltung?

[attitude] sehr schlecht – sehr gut

[fairness] sehr unfair – sehr fair

Manche Menschen würden sich gegen eine Umgestaltung von Parkplätzen einsetzen und manche Menschen dafür (z. B. eine Petition unterzeichnen, an einer Demo teilnehmen, Ihre Ideen oder Kritik online äußern etc.). Was würden Sie tun?

[action] dagegen einsetzen – dafür einsetzen

Statistische Analyse



3 Vignetten pro Person (jede Maßnahme einmal)



Full Factorial Design ($3^6 = 729$)



Random Effects Model

Repräsentative Befragung



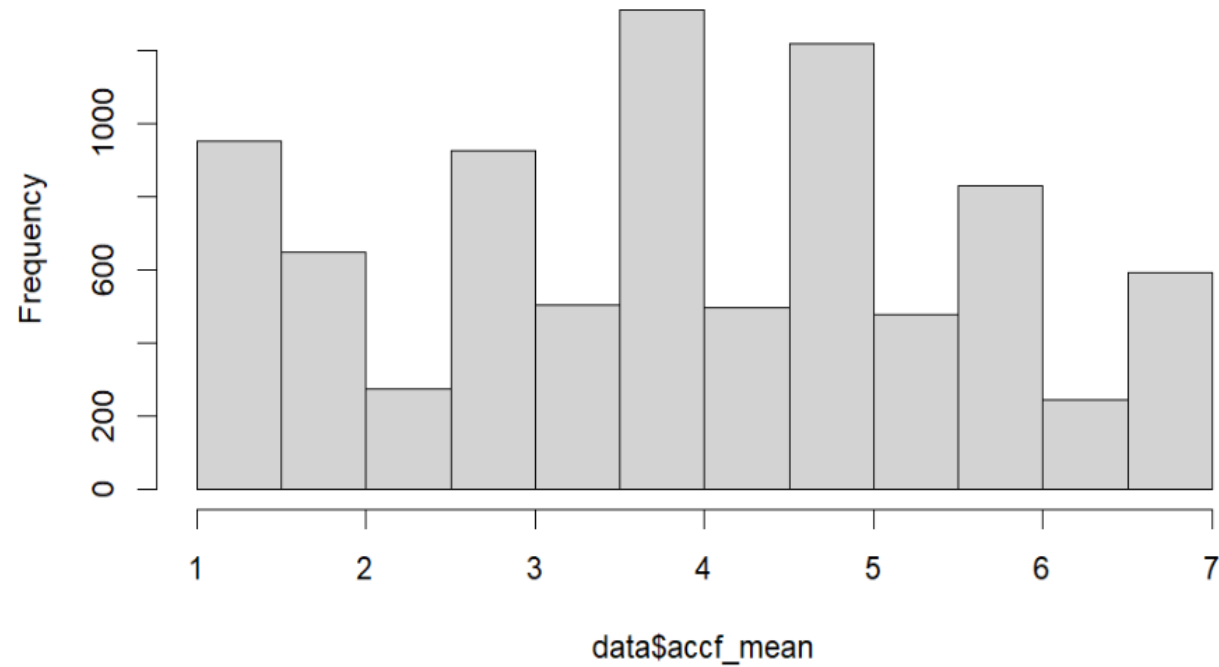
Pilotstudie mit Expert*innen (N = 136)

Pilotstudie mit repräsentativer,
deutschlandweiter Stichprobe (N = 114)

Finale repräsentative Befragung (N = 3.200)

Deskriptive Ergebnisse

Histogram of data\$accf_mean



Cronbachs' Alpha Akzeptanz-Indikator: .903

Hypothese 1

Individuen akzeptieren eher die Umwandlung von Parkplätzen, wenn sie in öffentliche Plätze (Street as Place) oder Grünflächen (Street for Sustainability) umgewandelt werden statt in Radwege (Street for Transport; Referenzkategorie)

→ Nicht bestätigt: Umgestaltung zu Radwegen wird eher akzeptiert als zu öffentlichen Plätzen

Hypothese 2



Individuen akzeptieren eher eine Umwandlung der Parkplätzen im kleinen Umfang (10%, Referenzkategorie) im Vergleich zu einer moderaten (30%) oder erheblichen (50%) Umwandlung

→ bestätigt: Umso kleiner die Veränderung, umso höher ist die Akzeptanz.

Hypothese 3

Individuen akzeptieren eher die Verteilung der verbleibenden Parkplätze nach dem Bedürfnisprinzip oder dem Verursacher*innenprinzip im Vergleich zum Gleichheitsprinzip(Referenzkategorie).

→ Nicht bestätigt: Verteilung der Hälfte der restlichen Parkplätze nach Gleichheitsprinzip wird eher akzeptiert als nach Bedürfnis- oder Verursacher*innenprinzip

Hypothese 4



Individuen akzeptieren eher die Umwandlung von Parkplätzen, wenn unterstützende Pull-Maßnahmen (wie erweiterte und barrierefreie Infrastruktur oder Preisreduzierung im öffentlichen Verkehr und bei Sharing-Optionen) angeboten werden, im Vergleich zu keinen unterstützenden Maßnahmen (Kontrollbedingung; Referenzkategorie).

→ Bestätigt, flankierende Pull-Maßnahmen wie der (barrierefreie) Ausbau der Infrastruktur und finanzielle Anreize erhöhen die Akzeptanz

Hypothese 5 ✘

Individuen akzeptieren eher die Umwandlung von Parkplätzen, wenn als Co-Benefits Sicherheit oder Gesundheit statt „Aufwertung“ (Referenzkategorie) kommuniziert werden.

→ Nicht bestätigt: Kommunikation von Co-Benefits Sicherheit oder Gesundheit führen nicht zur höhere Akzeptanz als Kommunikation von Aufwertung

Hypothese 6



Individuen akzeptieren eher die Umwandlung von Parkplätzen, wenn sie eingeladen werden, ihre Ideen und Kritik online oder offline beizutragen, oder wenn ein Bürger*innenrat Entscheidungen trifft, im Vergleich dazu, nur Informationen zu erhalten (Referenzkategorie).

→ bestätigt: mit aktiven Partizipationsmöglichkeiten (online oder offline) oder der Einrichtung eines Bürger*innenrates wird die Umgestaltung eher akzeptiert als bei Informationsschreiben

Sozio-demographische Ergebnisse:

- Menschen, die sich **als Frauen identifizieren**, haben eine höherer Akzeptanz als Menschen, die sich als Männer identifizieren.
- Ältere Menschen sind ablehnender gegenüber den Maßnahmen als **jüngere Menschen**
- Menschen mit **höherem Bildungsabschlüssen** sind positive eingestellt als Menschen mit niedrigeren Bildungsabschluss (schwacher Effekt)
- Umso weiter **links** sich Menschen auf dem politischen Links-rechts-Spektrum einordnen, umso eher akzeptieren sie die Maßnahmen.
- Umso **kleiner der Anteil des Autofahrens** am individuellen Modalsplit der Menschen ist, umso eher akzeptieren sie die Maßnahmen.
- Umso **höher das Umweltbewusstsein** der Menschen ist, umso eher akzeptieren sie die Maßnahmen.

Danke für Ihre & Eure Aufmerksamkeit!

