



teamred

team red | Almstadtstraße 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

BERICHT

KOMBINIERT MOBIL - VERKEHRSMITTEL VERNETZEN

MINISTERIUM FÜR ENERGIE, INFRASTRUKTUR
UND LANDESENTWICKLUNG

UNIVERSITÄTS- UND HANSESTADT GREIFSWALD

KOMBINIERT MOBIL -
VERKEHRSMITTEL VERNETZEN
MINISTERIUM FÜR ENERGIE, INFRASTRUKTUR
UND LANDESENTWICKLUNG

UNIVERSITÄTS- UND HANSESTADT GREIFSWALD
ENDBERICHT

Autoren

Dr. Bodo Schwieger (Projektleitung)
Thomas Möller
Philipp Böhme

Berlin, den 07.12.2015

team red Deutschland GmbH – Almstadtstraße 7 – 10119 Berlin
Geschäftsführer Dr. Bodo Schwieger – Handelsregister Berlin HRB 121492 B

Inhaltsverzeichnis

1. IDEE UND ZIEL	5
2. METHODIK	6
2.1. AUSWERTUNG PLANUNGSUNTERLAGEN UND SEKUNDÄRSTATISTISCHER DATEN	6
2.2. ONLINEBEFRAGUNG MITARBEITERSTARKER UNTERNEHMEN UND INSTITUTIONEN.....	6
2.3. GESPRÄCHE UND ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG	7
2.4. PARTNERSCHAFT RWI UND IHK	8
3. BESTANDSANALYSE	9
3.1. STÄDTEBAULICHE STRUKTUR	10
3.2. BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR	11
3.2.1. BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	11
3.2.2. ALTERSGRUPPEN	13
3.2.3. BEVÖLKERUNGSPROGNOSE	14
3.3. MOBILITÄTSNACHFRAGE UND NUTZERANFORDERUNGEN.....	14
3.3.1. NUTZERGRUPPENANFORDERUNGEN	14
3.4. MOBILITÄT UND VERKEHR.....	15
3.4.1. MODAL SPLIT	15
3.4.2. VERKEHRSFÜHRUNG UND MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	16
3.4.3. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	22
3.4.4. RADVERKEHR	25
3.4.5. FUSSGÄNGERVERKEHR	27
3.4.6. BESTAND INTERMODALER ANGEBOITSVERKNÜPFUNGEN	28
3.4.7. MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN, VERKEHRS- UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	28
3.4.8. MASSNAHMENÜBERSICHT KLIMASCHUTZKONZEPT	29
3.5. KOMMUNIKATION UND VERMARKTUNG	30
4. LEITBILD/LEITIDEE	31
5. MASSNAHME BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	34
5.1. BAUSTEINE EINES ERFOLGREICHEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS.....	34
5.2. POTENZIALE IN GREIFSWALD.....	35
5.2.1. UNTERNEHMEN UND INSTITUTIONEN	35
5.2.2. MITARBEITERBEFRAGUNGEN	36
5.3. BETRIEBLICHE RADVERKEHRSFÖRDERUNG	37
5.3.1. ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG	37
5.3.2. EMPFEHLUNGEN	39
5.4. CARSHARING FÜR GEWERBLICHE NUTZER	40
5.4.1. ANGEBOT IN GREIFSWALD	40
5.4.2. ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG	41
5.4.3. EMPFEHLUNGEN	44
6. MASSNAHME RAD-/MOBILITÄTSSTATION GREIFSWALD HAUPTBAHNHOF	47
6.1. IDEE	47
6.2. AUSGANGSSITUATION UND PLANUNGSSTAND 2014	47
6.3. STANDORTENTSCHEIDUNG FÜR DIE FLÄCHE VOR DEN KAW-HALLEN	48
6.4. BEDINGUNGEN AM STANDORT VOR DEN KAW-HALLEN	49
6.5. BEDARFSANALYSE FÜR BEWACHTES FAHRRADPARKEN	49
6.6. DIMENSIONIERUNG UND ANGEBOITSQUALITÄT	50
6.7. POTENZIELLE SERVICE-PARTNER FÜR DEN BETRIEB DER RADSTATION	51
6.8. BETREIBERKONZEPT	52
6.9. ZUSAMMENFASSUNG ZUR AUSGESTALTUNG DER RAD-/MOBILITÄTSSTATION	53
7. MASSNAHME MOBILITÄTSSTATIONEN	54
7.1. ANSATZ	54

7.2. NUTZEN	55
7.3. ZIELGRUPPEN	56
7.4. STANDORTKRITERIEN	57
7.5. STANDORTSUCHE FÜR MOBILPUNKTE IN GREIFSWALD.....	58
7.6. GENEHMIGUNGSRECHTLICHE SITUATION.....	63
7.7. HANDLUNGSEMPFEHLUNG	64
8. MASSNAHME INTERMODALE MOBILITÄT STADT/UMLAND-VERKEHRE	65
8.1. AUSGANGSSITUATION	65
8.2. VERKNÜPFUNG FAHRRAD UND REGIONALBUSLINIEN	67
8.3. RADWEGE INS UMLAND	69
9. MASSNAHME MOBILITÄTSKARTE	71
9.1. ANSATZ UND NUTZEN.....	71
9.2. ZIELGRUPPEN	71
9.3. ANGEBOTE MIT VORBILDCHARAKTER FÜR GREIFSWALD	72
9.3.1. OSNABRÜCK: MONATSKARTENBASIERTES ANGEBOT	72
9.3.2. SCHWÄBISCH HALL: GUTHABENBASIERTES ANGEBOT	73
9.3.3. HEIDELBERG: KILOMETERBASIERTES TOUCH&TRAVEL	73
9.4. EMPFEHLUNG.....	74
10. INTERMODALER MOBILITÄTSPLAN	76
10.1. CHANCEN	76
10.2. HEMMNISSE	76
10.3. EMPFEHLUNG.....	77
11. VERZEICHNISSE	78
11.1. QUELLEN	78
11.2. TABELLEN	79
11.3. ABBILDUNGEN	79
12. ANHÄNGE.....	80
12.1.1. BESTANDSAUFNAHME REGIONALBUSHALTESTELLEN	80
12.1.2. RADSTATION GREIFSWALD - ÜBERSICHT STANDORTVARIANTEN	84
12.1.3. BEDARFSANALYSE FÜR DIE RADSTATION GREIFSWALD	85
12.1.4. FAKTOREN ZUR NUTZUNG EINER RADSTATION UND BEWERTUNG FÜR GREIFSWALD	90
12.1.5. BEFRAGUNGSERGEBNISSE OFFENE TEILFRAGEN UNTERNEHMENSBEFRAGUNG	91

1. IDEE UND ZIEL

Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzen ist eine Initiative des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Integrierten Landesverkehrsplans sollen Projekte und Konzepte entwickelt werden, die die intermodale Verknüpfung bzw. Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern und optimieren. Ein flexibler Übergang zwischen den Verkehrsmitteln selbst sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel auf den Wegen der Menschen stehen dabei im Fokus. Dabei werden alle Verkehrsträger des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Taxi, Fahrrad, zu Fuß) sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Privat-Pkw, CarSharing und Mietwagen) betrachtet.

Die Ober- und Mittelzentren mit ihrem jeweiligen Umland in Mecklenburg-Vorpommern waren somit aufgefordert, sich an der Entwicklung von Konzepten, die sich mit der Verbesserung der intermodalen Mobilität befassen, zu beteiligen.

Hauptziele im Sinne des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung sind:

- Anstoßen konkreter Verbesserungen von intermodaler Mobilität auf kommunaler Ebene
- Ergebnisse sollen Eingang in den Landesverkehrsplan finden und als Best-Practice-Beispiele den Akteuren, der Politik und vor allem den Bürgern die Möglichkeiten intermodaler Mobilität bewusst und anschaulich machen. Verallgemeinerungsfähige und übertragbare Ansätze sollen erarbeitet werden

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat sich am Wettbewerb beteiligt und eine Ideenskizze eingereicht, die zusammen mit den Ideenskizzen der Stadt Stralsund sowie des Amtes Mecklenburgischen Kleinseenplatte zu den Siegern gekürt wurde. Inhaltlich war es insbesondere entscheidend, dass nicht nur infrastrukturelle Ideen sondern auch die für intermodale Wegeketten wichtigen Bereiche Service und Kommunikation Berücksichtigung fanden.

Ziele des Projekts

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald zielt in ihrer eingereichten Ideenskizze auf eine Verknüpfung der Verkehrsträger durch moderne Ansätze im Bereich flexibler Dienstleistungen und kleinerer Infrastrukturmaßnahmen. Die geplanten Maßnahmen sind auf innerstädtische Verkehrsbeziehungen ebenso ausgerichtet wie auf Stadt-Umland-Verkehre und zielen damit auf diverse Zielgruppen ab, denen ein modernes Mobilitätsangebot den Umstieg vom Pkw auf den Umweltverbund erleichtern soll.

Die Schwerpunkte des Projektansatzes und der Ideenskizze in Greifswald sind:

- Die Ausweitung des CarSharings auf gewerbliche Nutzer;
- Die Einführung einer Mobilitätskarte für Busse, CarSharing, Bikesharing und für die überregionale Nutzung;
- Das Projekt einer Rad-/Mobilitätsstation am Hauptbahnhof vorantreiben (Konzept an neuem Standort, Finanzierungskonzept und Trägermodelle erarbeiten, Gespräche mit potentiellen Betreibern führen);

- Lokalisierung und Aufbau weiterer Mobilitätsstationen im Straßenraum (CarSharing, Bike & Ride, E-Ladesäulen, öffentliche Luftpumpe etc.);
- Ausweitung der Konzepte und Maßnahmen zur intermodalen Mobilität auf das Greifswalder Umland (Potenziale ermitteln, Handlungsmöglichkeiten und Handlungsschwerpunkte identifizieren, Radwegebau ins Umland, sichere Radabstellanlagen an Schienenhaltepunkten und Regionalbushaltestellen).

Die genannten Punkte bilden somit gleichzeitig die Eckpunkte des vorliegenden praxisorientierten Konzepts und Projektberichts.

2. METHODIK

2.1. AUSWERTUNG PLANUNGSUNTERLAGEN UND SEKUNDÄRSTATISTISCHER DATEN

Zur Erarbeitung des vorliegenden umsetzungsorientierten Konzepts wurden im wesentlichen sekundärstatistische Daten ausgewertet sowie die vorhandenen Planungsgrundlagen und Konzepte auf Inhalte und Aussagen zur multi- und intermodalen Mobilität hin überprüft. Entsprechende Auswertungen werden in Kapitel 2 erläutert und die Auswirkungen auf die Planungskonzeption herausgearbeitet.

Im Rahmen des Erarbeitungskonzepts wurde ein Schwerpunkt auf die Beteiligung der Akteure der Verwaltung sowie der Unternehmen gelegt. Hierfür wurden im Zuge mehrerer Vor-Ort-Termine Ortsbegehungen mit den Akteuren sowie Workshops durchgeführt.

2.2. ONLINEBEFRAGUNG MITARBEITERSTARKER UNTERNEHMEN UND INSTITUTIONEN

Ein Teil der Potentialanalyse fußt auf dem Interesse der Pendler zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel bzw. der Nutzungsbereitschaft von Radstation und CarSharing. Im Zuge des Projektes wurden deshalb größere Arbeitgeber in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald angesprochen und um ihr Mitwirken gebeten. Dabei wurden die Inhalte und Anliegen des Projektes in einem Anschreiben formuliert und angeboten, mit einer Online-Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter ein erstes Bild über die Situation und Handlungsbedarfe zu gewinnen.

Insgesamt wurden 15 Arbeitgeber angeschrieben. Mit 6 Institutionen und Unternehmen konnte die Befragung realisiert werden:

- Max-Planck-Institut für Teilchenphysik – Teilinstitut Greifswald
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
- Stadtverwaltung Greifswald
- Stadtwerke Greifswald GmbH
- Sparkasse Vorpommern
- ml&s GmbH

Insgesamt haben sich in allen Institutionen 1.029 Mitarbeiter und Angestellte an den Befragungen beteiligt. Kumuliert beträgt die Rücklaufquote 13%.

	Mitarbeiter gesamt	Teilnahme Online	Rücklauf
Summe	ca. 7.928	1.029	13%
Max-Planck-Institut für Teilchenphysik – Teilinstitut Greifswald	ca. 500	167	33%
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald	ca. 6.000	479	8%
Stadtverwaltung Greifswald	ca. 298	134	45%
Stadtwerke Greifswald GmbH	ca. 330	37	11%
Sparkasse Vorpommern	ca. 300	83	28%
ml&s GmbH	ca. 500	129	26%

Tabelle 2-1: Rücklauf Befragungen (Quelle: Eigene Berechnung)

Im Fragebogen bestand die Möglichkeit, Verbesserungsmöglichkeiten der Mobilität allgemein, sowie persönlich zu erfüllende Voraussetzungen zu nennen, die die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (Fahrgemeinschaften, Fahrrad, ÖPNV) verstärken würden.

Entsprechende freie Texteingaben wurden im Rahmen einer Inhaltsanalyse ausgewertet (Anhang 12.1.5).

2.3. GESPRÄCHE UND ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Die Untersuchungen wurden begleitet durch mehrere bilaterale Gespräche, mit denen die Analysephase unterstützt wurde und Erkenntnisse sowie Maßnahmenvorschläge diskutiert wurden.

Folgende Gespräche wurden geführt:

Stadtverwaltung Universitäts- und Hansestadt Greifswald	Gerhard Imhorst, Abteilungsleiter Stadtentwicklung/untere Denkmalschutzbehörde & Oliver Reif-Dietzel, Klimaschutzbeauftragter Stadtbauamt (08.07.2014)
Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (Tochtergesellschaft der Stadtwerke Greifswald GmbH)	Oliver Haarmann (Geschäftsführer), Ute Wenzlawski (Betriebsleiterin) (09.07.2014)
Max-Planck-Institut für Plasmaphysik (IPP)	Katja Küttler, Leiterin der Verwaltung (24.09.2014)
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald	Waldemar Okon, Referatsleiter Bau- und Raumplanung (23.09.2014)
Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg, Zweigstelle Greifswald	Angelika Seidel (09.07.2014)
RWI Regionale Wirtschaftsinitiative Ost Mecklenburg-Vorpommern e.V.	Tino Ringhand, Geschäftsführer (13.08.2014)
Sparkasse Vorpommern	Heike Schicka-Strobel, Allgemeine Verwaltung/Fuhrparkmanagement (23.09.2014)
Greifen-Fleisch GmbH	Herr Kinast, Geschäftsführer (30.10.2014)
ml&s GmbH	Udo Possin, Geschäftsführer (30.10.2014)
Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG)	Fred Wixforth, Amtsleiter Tiefbau- und Grünflächenamt & Detlef Borchert, Geschäftsführung GPG (20.01.2015)

Mit Unterstützung des Regionalen Wirtschaftsinitiative Ost Mecklenburg-Vorpommern e.V. (RWI) konnte am 20.01.2015 ein Vortrag im Rahmen des Workshops „CarSharing und CarPooling - neue Mobilitätsansätze für die Region“ gehalten werden. Ziel war die Einbindung interessierter Unternehmer und lokaler Wirtschaftsvertreter, denen die Inhalte des Projekts vorgestellt und die Ansätze und Potenziale des Betrieblichen Mobilitätsmanagements erläutert wurden. Am Abend des gleichen Tages konnte auch vor dem Bauausschuss über das Projekt berichtet werden, Ansatz und Thema erhielten insgesamt eine positive Bewertung.

Abschließend wurde für Bürger, Unternehmen, Politik und Presse am 09.09.2015 ein „Bürgerforum“ im Rathaus durchgeführt, auf der über aktuelle Mobilitätstrends und die daraus abgeleiteten Projektschwerpunkte sowie die erzielten Ergebnisse informiert wurde. Die Veranstaltung schloss mit einer Diskussion und der Möglichkeit für Anmerkungen bzw. Anregungen für diesen Endbericht.

2.4. PARTNERSCHAFT RWI UND IHK

Ein Großteil der Verkehre in deutschen Städten entsteht durch gewerbliche Mobilitätsbedürfnisse, ebenso wie durch die Mitarbeiter auf ihren Wegen von und zur Arbeitsstätte. Wichtiger Bestandteil war daher der Aufbau von Kontakten zu Unternehmen in Greifswald. Eine Brücke spielten hierbei die Interessensvertretungen der Unternehmen, in diesem Fall die Regionale Wirtschaftsinitiative RWI¹ und die Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg IHK².

Die IHK stellte eine Liste mit 24 Unternehmen in Greifswald bereit, die im Rahmen der Untersuchungen angesprochen wurden. Der Themenbereich Mobilität wird innerhalb der IHK nicht durch einen eigenen Ansprechpartner und ein eigenes Themenfeld bearbeitet. Die RWI stellte über Herrn Ringhand ausgewählte persönliche Kontakte bereit, von denen ein Interesse am Themenbereich Mobilität bekannt war.

¹ Weitere Informationen siehe <http://www.rwi-online.de/>

² Weitere Informationen siehe <http://www.neubrandenburg.ihk.de>

3. BESTANDSANALYSE

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist eines von 4 Oberzentren des Landes Mecklenburg-Vorpommern und besitzt in der Region Vorpommern/Demmin eine hohe Bedeutung als Arbeits-, Dienstleistungs-, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitstandort. Die Stadt ist aufgrund dieser hohen Zentralität stark von Quell- und Zielverkehr bzw. Durchgangsverkehr auf der Relation Stralsund-Wolgast betroffen (vgl. Klimaschutzkonzept, S.85f).

Dieser übergeordneten Einbindung der Stadt Greifswald werden in der folgenden Bestandsanalyse die wesentlichen Entwicklungslinien der Stadt- und Verkehrsentwicklung skizziert, um für die Maßnahmenkonzeption ein fundiertes Lagebild zugrunde legen zu können.

Die für den vorliegenden Bericht relevanten und bereits existierenden Planungsunterlagen wurden auf inhaltliche Festlegungen und Aussagen zum Verkehr bzw. zur Stadtentwicklung hin geprüft. Dies betrifft insbesondere Aussagen und Vorschläge zu den Themen CarSharing, Multi- und Intermodalität.

Relevante und zur Verfügung gestellte Planungsunterlagen waren:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK 2005
- Integriertes Klimaschutzkonzept (Wesentliche Ziele und Maßnahmen zum Verkehr)
- „Soziale Stadt mobil gemacht“ – Abschlussbericht mit Teilkonzept CO₂-Minderung im Verkehr (2012)
- Nahverkehrsplan (ohne Behandlung der inter- und multimodalen Mobilität)
- Parkraumkonzept Greifswald (2010)
- RVP (Radverkehrsplan) von 2010 (als Broschüre übergeben)
- Monitoring-Bericht (2012) → Gebäudedatenbank und stat. Daten zu Stadtteilen (keine Inhalte zum Verkehr von Belang. Kaufkraftdaten und Pendlersituation bzw. Bevölkerungsentwicklung bis 2020)
- „Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung“ – Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2014

Insbesondere die Aussagen der Studie „Soziale Stadt mobil gemacht“ geben einen guten Einblick in die Einschätzungen der Bürger zur Verkehrssituation, dem Mobilitätsverhalten sowie der Einschätzung innovativer Mobilitätsangebote.

Zu bedenken ist jedoch bei der Interpretation der Daten, dass die Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet der Studie (Innenstadt und Fleischervorstadt) teils stark vom Durchschnitt der Gesamtstadt abweicht. So sind junge Bevölkerungsgruppen (48% der Befragten sind zwischen 18-35 Jahre alt) sowie höhere Einkommensschichten deutlich überrepräsentiert. Hinzu kommt ein hoher Anteil an studentischer Wohnbevölkerung.

3.1. STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald erstreckt sich über eine Fläche von 50,5 km² mit einer maximalen Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 7,5km und Ost-West-Ausdehnung von ca. 12 Kilometern. Umliegende Gemeinden sind Mesekenhagen, Neuenkirchen, Kemnitz, Diedrichshagen, Weitenhagen, Hinrichshagen, Levenhagen und Wackerow.

Das Kernstadtgebiet Greifswalds ist vergleichsweise klein und kompakt und erstreckt sich in maximaler Entfernung zum Marktplatz über 5,5km. Eine Besonderheit ist die Innenstadtlage am Stadtrand, denn der Altstadtkern grenzt zugleich an die nördliche Siedlungskerngrenze, die durch den Fluss Ryck markiert wird.

Das Stadtgebiet gliedert sich in den innerstädtischen Altstadtkern, bestehend aus den Stadtteilen Innenstadt, Steinbeckervorstadt (nördlich des Ryck), Fleischervorstadt, Nördliche, Mühlenvorstadt, Südl. Mühlenvorstadt / Obstbausiedlung, Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung. Darin eingeschlossen sind die gründerzeitliche Erweiterungsquartiere (Fleischervorstadt z.B.) südlich und östlich des Stadtzentrums. Weiter im Süden und Osten dominieren Neubaugebiete und Stadtteile in industrieller Plattenbauweise. Dies umfasst die Stadtteile Ostseeviertel, Schönwalde I / Südstadt, Schönwalde II.

Darüber hinaus spielen große Flächen mit Einfamilienhausbebauung eine wichtige strukturierende Rolle, insbesondere am Stadtrand mit den Stadtteilen Ladebow (nördlich des Ryck), Wieck, Eldena, Groß Schönwalde, Friedrichshagen und das außerhalb der Stadtgrenze liegende Riems / Insel Koos. Die in Richtung Nordwesten-Südosten verlaufende Bahntrasse trennt das Stadtgebiet und bietet nur wenige Möglichkeiten der Durch- oder Überquerung. Insbesondere der Kfz-Verkehr besitzt nur zwei Möglichkeiten der Querung. Der Rad- und Fußverkehr besitzt sechs Quermöglichkeiten (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 87). Westlich der Bahntrasse dominieren Gewerbe- und Industriegebiete (Stadtteil Industriegebiet) sowie Neubausiedlungen mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, überwiegend in den zurückliegenden 20 Jahren errichtet.

Wesentliche Verkehrsziele und städtebauliche Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren sich im Stadtzentrum bzw. den innerstädtischen Wohn- und Geschäftsgebieten.

Vor allem die weitgehend verkehrsberuhigte Innenstadt mit kleinteiligem Einzelhandel, zahlreichen öffentlichen Gebäuden, Gerichten, Schul- und Universitätsstandorten, Verwaltungsstandorten, Gastronomie, Unterhaltungs- und Kultureinrichtungen, dem Pommerschen Landesmuseum, dem Hafen und dem größtenteils sanierten und aufgewerteten Gebäudebestand, ist das zentrale Verkehrsziel der Stadt.

Weiter südlich schließen sich attraktive und stark nachgefragte Wohnquartiere in gründerzeitlicher Blockrandbebauung an und schließen an den neuentwickelten Campus des Universitätsklinikums an. Im Umfeld des Klinikums sind weitere Fakultäten und Institute der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (EMAU) angesiedelt. Ein weiterer Campusschwerpunkt befindet sich in der Innenstadt. Südlich des universitätsmedizinischen Campus, stellen das Freizeitbad und Sportstätten (Volksstadion) Verkehrsziele von Bedeutung dar.

Lediglich das Elisen-Park Einkaufszentrum, der Einkaufsstandort Neuenkirchen und das Max-Planck-Institut sind durch ihre periphere Lage zum restlichen Stadtgebiet gekennzeichnet, bilden aber wesentliche Wegeziele (vgl. Klimaschutzkonzept, S.85f).

Entlang des Ryck und in östlichem Verlauf in Richtung Meer entsteht im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 55 entlang der Hafenstraße ein neues Stadtentwicklungsgebiet, dessen Umgestaltung durch den Wegfall von Altindustrie- und Gewerbe ermöglicht wird. Nördlich des Ryck liegt der Hafen für Sportboote und Segelboote und die Steinbeckervorstadt, die im Wesentlichen durch Eigenheimbebauung charakterisiert ist.

Die Stadtentwicklung in Greifswald verfolgt die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (2005) formulierten Leitbilder der „Stadt der kurzen Wege“ sowie der „Kompakten Stadt“. Das Konzept stellt damit ein klares Bekenntnis zu Förderung einer stadtgerechten Mobilität sowie der Nahmobilität und des Umweltverbundes dar.

Wie man Abbildung 5-1 entnehmen kann, sind die bereits beschriebene Industrie- und Gewerbegebiete südwestlich der Bahntrasse ein wesentliches Arbeitsplatzzentrum, in dem die Mehrzahl der größten Unternehmen in Greifswald ansässig ist.

3.2. BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR

Zur Einordnung der Potentiale und Zielgruppendefinition der in diesem Bericht diskutierten Maßnahmen der inter- und multimodalen Vernetzung der Verkehrsmittel, wird nachfolgend zunächst die Bevölkerungs- und Sozialstruktur der Universitäts- und Hansestadt Greifswald näher bestimmt. Sind auf Basis der vorliegenden sekundärstatistischen Zahlen eher stagnierende, sinkende oder steigende Verkehrsaufkommenszahlen zu erwarten? Welche Altersgruppen werden zukünftig in Greifswald dominieren und damit zur Nachfrageverschiebungen führen?

3.2.1. BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Im Stadtgebiet Greifswald lebten 2014 insgesamt 59.023 Einwohner, davon 55.137 mit Hauptwohnsitz sowie 3.886 Einwohner mit Nebenwohnsitz. Greifswald ist damit in Mecklenburg-Vorpommern gemessen an der Einwohnerzahl die fünftgrößte Stadt nach Rostock, Schwerin, Neubrandenburg und Stralsund. Damit hat sich die Stadt in Bezug auf die Bevölkerungszahl in den letzten Jahren wieder positiv entwickelt. Die Haushaltsgröße liegt nach den Prognosen des ISEK2005 bei ca. 2,05 Einwohnern je Haushalt (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hg.) 2005). Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt 1.091 Einwohner pro Quadratkilometer (bezogen auf die Hauptwohnsitzbevölkerung).

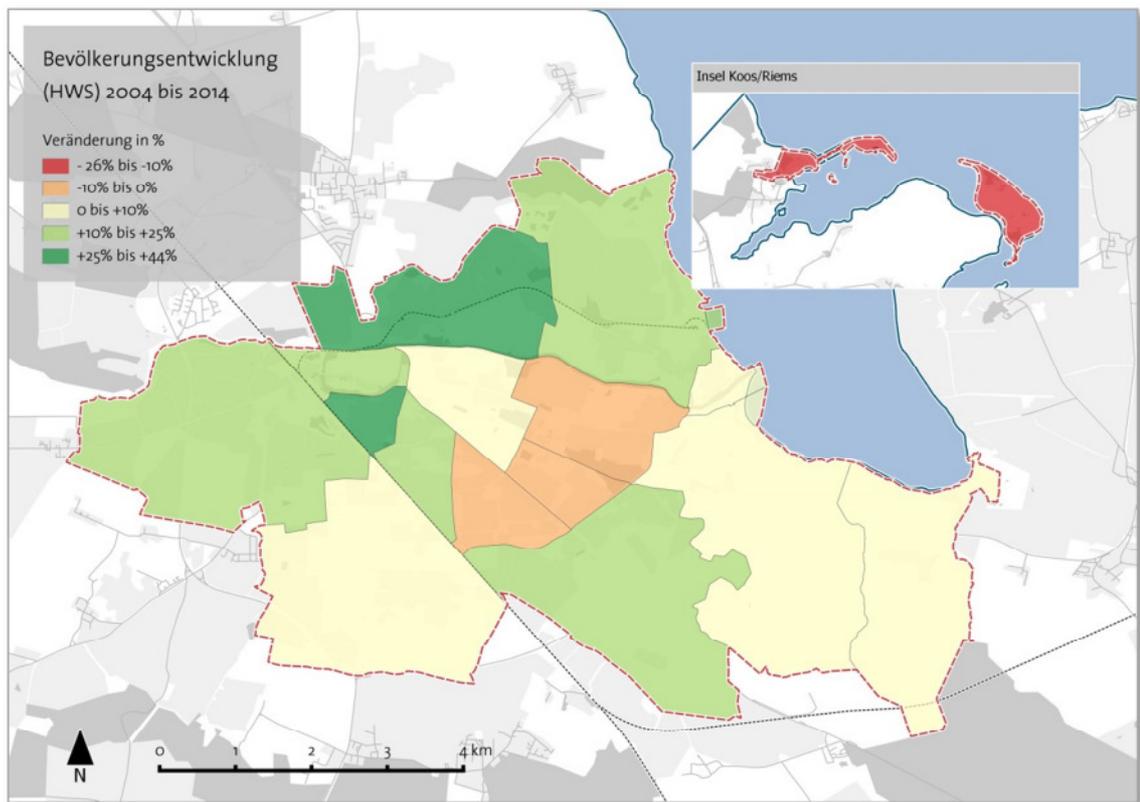


Abbildung 3-1: Entwicklung der Bevölkerungsentwicklung 2004-2014 (Hauptwohnsitzbevölkerung) (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung)

Der Stadtteil mit der höchsten Bevölkerungszahl ist Schönwalde I/Südstadt mit 10.852 Einwohnern (HWS). Die kleinste Einwohnerzahl kann für Friedrichshagen mit 224 Einwohnern (HWS) konstatiert werden. Nach einem Einbruch der Einwohnerzahlen in den 1990er Jahren ist seit 2004 eine stabile Bevölkerungszahl mit einer je nach Stadtteil stark davon abweichenden Entwicklung zu verzeichnen. Mit Ausnahme der Stadtteile Riems/Insel Koos (-27%), Schönwalde II (-12%), Schönwalde I/Südstadt (-10%), Industriegebiet (-9%) und dem Ostseevierviertel (-8%) wachsen alle übrigen Stadtteile unterschiedlich stark. Herausgehoben sind dabei die Stadtteile Steinbeckervorstadt (+33%), Fleischervorstadt (+22%) sowie die eher randstädtisch gelegenen Stadtteile Ladebow (+13%), Groß Schönwalde (+13%) sowie die Fettenvorstadt/ Stadtrandsiedlung (+12%). Alle übrigen Stadtteile weisen ein Wachstum zwischen +2 und +9% zum Jahr 2004 auf (siehe Abbildung 3-1).

Profitiert haben somit vor allem die Kernstadt sowie Stadtteile an der Grenze zum suburbanen Bereich wie z.B. Ladebow oder Groß Schönwalde. Deutlich wird aber auch die hohe Attraktivität der innerstädtischen Quartiere mit gründerzeitlicher bzw. historisch gewachsener Bebauung. Starke Rückgänge weisen vor allem die Stadtteile auf, die als Sanierungsgebiete im Stadtbau durch Rückbau und Wegzug geprägt waren.

Im Bereich der Wanderungsbewegungen sind in Greifswald nach 2004 weitgehend positive Wanderungssalden zu konstatieren. 2014 standen 4.269 Zuzügen 4.128 Fortzüge gegenüber, was einen positiven Saldo von 121 Einwohnern bedeutet. Generell ist der Wegzug in das Umland, und die Suburbanisierung, die weite Teile der 1990er Jahre prägte, weitgehend gestoppt und Reurbanisierungstendenzen greifen, gemäß dem bundesweiten Trend, auch in Greifswald.

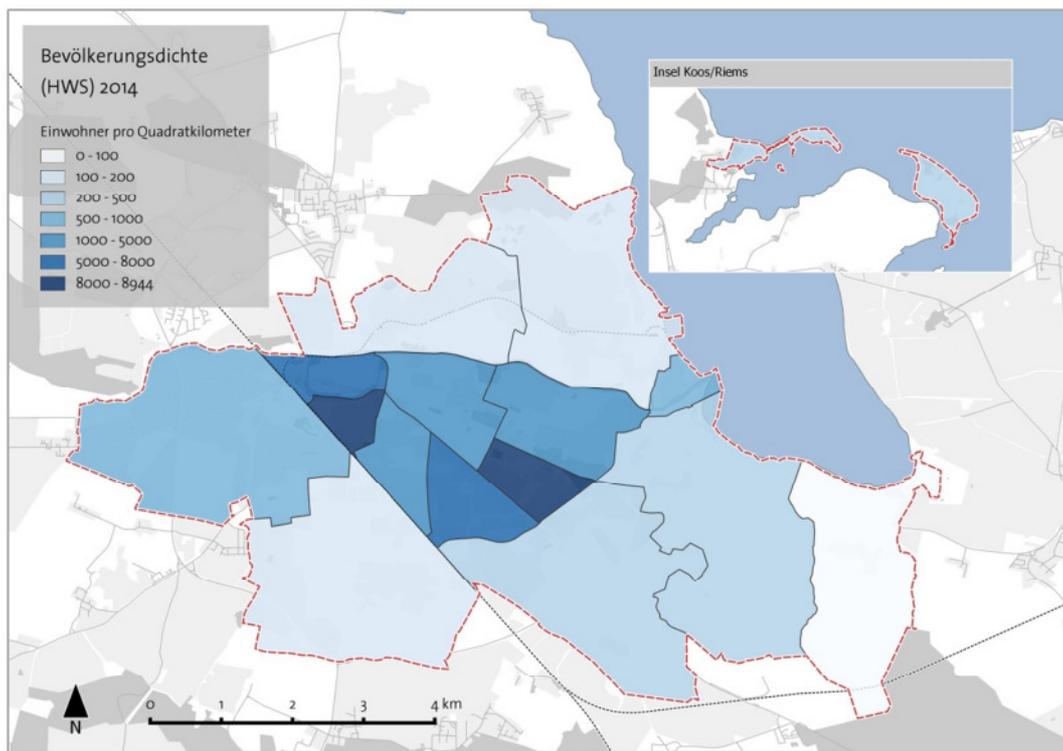


Abbildung 3-2: Bevölkerungsdichte Greifswald 2014 (Hauptwohnsitzbevölkerung) (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung)

Die Geburten- und Sterberate hat sich in den letzten Jahren ungeachtet der positiven Wanderungsbewegungen bzw. der Wanderungsgewinne nur unwesentlich verändert. 2014 standen 531 Lebendgeborene 565 Sterbefällen gegenüber. Die Sterberate lag damit stadtweit bei 10,24 und ist im Vergleich zum Jahr 2004 ca. um 1,2 Sterbefälle je 1.000 Einwohner angestiegen. Die Geburtenrate betrug 9,63 im Jahr 2014 und ist damit im Vergleich zu 2004 um 1,0 Lebendgeborene je 1.000 Einwohner angestiegen. Die natürliche Bevölkerungsbewegung ist damit in Greifswald weitgehend stabil und wenig dynamisch mit Unterschieden in den Stadtteilen, die aber hier nicht weiter thematisiert werden sollen.

3.2.2. ALTERSGRUPPEN

Deutliche Entwicklungsunterschiede weisen die Stadtteile im Bereich der Altersgruppen (Hauptwohnsitzbevölkerung) auf. Im Verlauf der letzten 5 Jahre (von 2009 bis 2014), hat sich insbesondere die Altersgruppe der 0-6-Jährigen in allen Ortsteilen mit Ausnahme von Ladebow (-17%) und Schönwalde II (-2%) sehr positiv entwickelt. Vor allem Groß Schönwalde (+110%), Eldena (+64%), Friedrichshagen (+50%) und das Ostseeviertel (+33%) weisen Anstiege von über 30% seit 2009 auf. Alle übrigen Stadtteile weisen ein Wachstum im Bereich des Durchschnitts der Gesamtstadt (+13%) auf. Damit haben insbesondere die Stadtteile in peripherer Lage mit überwiegend suburbaner städtebaulicher Struktur überwiegenden Anteil an der positiven Entwicklung dieser Altersgruppe.

Die Gruppe der 6-18-Jährigen hat sich gleichermaßen überdurchschnittlich stark positiv entwickelt – mit Ausnahme der Stadtteile Riems/Insel Koos (-19%) und Steinbeckervorstadt

(-15%). Der Anstieg dieser Altersgruppe in der Gesamtstadt liegt im Vergleich zum Jahr 2009 bei +16%.

Vergleichsweise hohe Rückgänge sind jedoch in der Altersgruppe der 18-25-Jährigen in fast allen Stadtteilen seit 2009 zu verzeichnen. Im Durchschnitt aller Stadtteile ging die Bevölkerungszahl in dieser Altersgruppe um 22% zurück. Auffallend ist der starke Rückgang in den Stadtteilen, die noch in der Altersgruppe der 0-18-Jährigen die stärksten Zuwächse verzeichnen. Insbesondere Friedrichshagen (-65%), Groß Schönwalde (-64%) und Riems/Insel Koos (-54%) weisen Rückgänge der Bevölkerungszahl in dieser Altersgruppe von über 50% auf. Die geringsten Rückgänge in dieser Altersgruppe sind für die Nördliche Mühlenvorstadt (+0%), die Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung (-4%), die Fleischervorstadt (-11%), Innenstadt (-12 %) und die Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung (-16%). Die Unterschiede in den Altersgruppen der 25- unter 45-Jährigen sowie der 45- unter 65-Jährigen sind auch räumlich nicht sehr stark ausgeprägt. Beide Altersgruppen haben im Durchschnitt seit 2009 um 6% zugenommen. Die Altersgruppe der 65-Jährigen und älter hat insgesamt um 4% zugenommen mit überdurchschnittlichen Zuwächsen in den peripheren bzw. suburbanen Stadtteilen Groß Schönwalde (+35%), Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung (+31%) und Wieck (+28%). Die geringsten Anstiege bzw. Rückgänge sind hier wiederum in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen zu konstatieren.

3.2.3. BEVÖLKERUNGSPROGNOSE

Nach der Bevölkerungsvorausberechnung des Jahres 2009, der drei Szenarien bis ins Jahr 2020 zu Grunde liegen, geht im Szenario 2 (realistisches Szenario, Uni-dominant) und Szenario 3 (pessimistisches Szenario) die Bevölkerung kontinuierlich zurück wobei die Altersgruppe der über 60-Jährigen wächst und die Gruppe der unter 20-Jährigen weitgehend stabil bleibt. Zugleich werden ein negativer Wanderungssaldo sowie ein Geburtendefizit vorausgesetzt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist von einer Entwicklung zwischen Szenario 1 (konstante Entwicklung) und 2 auszugehen. Die Bevölkerung wächst insgesamt leicht an und der Zuwachs der über 60-Jährigen fällt nicht so überdeutlich aus, wie befürchtet (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hg.) 2009).

3.3. MOBILITÄTSNACHFRAGE UND NUTZERANFORDERUNGEN

3.3.1. NUTZERGRUPPENANFORDERUNGEN

Für den in 3.1 beschriebene Fokus auf die bereits im Klimaschutzkonzept beschriebenen Maßnahmen sowie die ergänzenden, für das vorliegende Mobilitätskonzept wichtigen, Maßnahmen mit einem intermodalen Fokus, sind bestimmte Nutzergruppen relevant.

Im Wesentlichen sind dies die Gäste z.B. von Unternehmen oder Institutionen (Universität), Studenten und Touristen. Zudem sind Pendler eine relevante Nutzer- und Zielgruppe der hier beschriebenen Maßnahmen und Ansätze. Auch Anwohner in den verdichteten Stadtgebieten sind potenzielle Kunden. Deren Nachfragecharakteristika sind jedoch nicht so homogen wie die der bereits genannten Gruppen.

Die - sehr grob formulierten - Charakteristika der genannten Gruppen sind folgende:

- Studenten: Sehr preissensibel, sehr mobil, Wohnstandorte Innenstadt / nahe der Universität, Hauptverkehrsmittel Fahrrad, Nachfrage Fernverkehr mittel (Heimfahrten), neuen Angeboten gegenüber sehr aufgeschlossen
- Touristen: Weniger preissensibel, sehr mobil, Wohnstandort in Hotels in der gesamten Stadt, Hauptverkehrsmittel Pkw, Nachfrage Fernverkehr hoch (An- und Abreise), neuen Angeboten gegenüber sehr aufgeschlossen
- Geschäftsreisende (einmalige Termine): Kaum preissensibel, sehr mobil, Wohnstandorte in Hotels in der gesamten Stadt, Hauptverkehrsmittel Pkw, neuen Angeboten gegenüber eingeschränkt aufgeschlossen
- Gäste bei Unternehmen (langfristig): Mittel preissensibel, sehr mobil, Wohnstandorte in Hotels oder Apartments in der gesamten Stadt, Hauptverkehrsmittel Fahrrad, Pkw, ÖPNV, neuen Angeboten gegenüber eingeschränkt aufgeschlossen
- Arbeitnehmer (Einpendler/Auspendler): Sehr preissensibel, zumeist nur auf der Pendelstrecke unterwegs, kein Wohnstandort in Greifswald, Hauptverkehrsmittel Pkw und Bahn, neuen Angeboten gegenüber kaum aufgeschlossen
- Anwohner in Innenstadtbereichen: Sehr heterogene Verkehrsmittelnutzung, jedoch insgesamt unter dem Druck enger Verkehrsflächen (daher reduzierte Verfügbarkeit von Stellflächen für Pkw und Fahrräder), Interesse an neuen Lösungen, das aber keine direkte Zahlungsbereitschaft induziert.

3.4. MOBILITÄT UND VERKEHR

3.4.1. MODAL-SPLIT

Im innerstädtischen Verkehr ist in Greifswald eine vergleichsweise positive Ausgangssituation für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegeben. In einer Erhebung der Universität Greifswald im Auftrag der UHGW wurden 2009 und 2014 Daten zur Verteilung des Modal-Splits gewonnen:

- 22 % der Bevölkerung sind am Stichtag zu Fuß unterwegs,
- 39% legen die Wege mit dem Fahrrad zurück,
- Nur 4% nutzen den ÖPNV (Stadtbus).

Insgesamt liegt der Modal-Split-Wert der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zusammengerechnet bei sehr hohen 65%. Nur 27% der Bewohner sind allein mit dem Pkw unterwegs. Weitere 8% nutzen den Pkw als Mitfahrer (vgl. Trautmann 2012, S. 2).

Problematisch hingegen stellt sich der Anteil des MIV am Modal-Split (bezogen auf die Wege) im nachfolgend näher beschriebenen Quell- und Zielverkehr, d.h. am Stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr, dar. Hier besitzt der MIV einen Anteil von 86% an allen Wegen. Dies ist ein klarer Hinweis auf unattraktive oder fehlende Angebote des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV) im bzw. in das Umland (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 97).

3.4.2. VERKEHRSFÜHRUNG UND MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die Stadt verfügt aufgrund der starken Suburbanisierung über ein hohes Aufkommen von Quell- und Zielverkehren, die einen Anteil an 53% aller täglichen Fahrten im Stadtgebiet besitzen (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 95). Durch den Bau der Umgehungsstraße (B109), die südwestlich um das Stadtgebiet herumgeführt wird, konnte zwar ein großer Teil des Durchgangsverkehrs um die Stadt herumgeleitet werden. Die Ortsumgehung wird jedoch für einen großen Teil des Durchgangsverkehrs auf der Strecke Stralsund-Wolgast nicht wirksam. Darüber hinaus wurde eine Grüne Welle auf der Anklamer Straße verwirklicht, die den Verkehrsfluss optimieren soll (vgl. Klimaschutzkonzept, S.86f).

Der Binnenverkehr macht 37% aller täglichen Fahrten im Stadtgebiet aus, wobei 50% dieser Wege eine Distanz von 3 km nicht überschreiten (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 95).

Verbunden mit der hohen Zahl von Einpendlern ergeben sich signifikante Belastungen der Hauptverkehrsstraßen. Das Straßennetz von Greifswald ist ca. 217 Kilometer lang. Auf 88 Kilometern dieses Netzes beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30km/h (ca. 41%). Das Stadtgebiet wird von keiner Bundesstraße durchquert. Die wesentlichen Hauptstraßen sind in Abbildung 3-3 mit den durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) zu ersehen.

Straße	DTV (Kfz/24h)
Wolgaster Straße	19.569
Anklamer Straße	19.180
Hansering	17.772
Stralsunder Straße	16.672
Wolgaster Landstraße	16.198
Stralsunder Landstraße	16.170
Bahnhofsstraße	16.000
Goethestraße	15.746
Schönwalder Landstraße	14.278
Osnabrücker Straße	12.880
Gützkower Landstraße	12.714

Tabelle 3-1: Hauptstraßen mit max. DTV (Quelle: Stadtbauamt 2014)

Die Stadt wird dabei aus Richtung Westen und von der B109 kommend über die Grimmer Straße (DTV 12.880) erschlossen. Diese trifft auf die aus Süden kommende Osnabrücker Straße und der Verkehr wird über den westlich der zentralen Bahntrasse liegenden Kreisverkehr unter den Gleisen hindurch am Hauptbahnhof auf die zentrale Ringachse um die Innenstadt (Bahnhofsstraße und Hansering) geführt. Weitere zentrale Hauptverkehrsstraßen, die westlich der Bahntrasse verlaufen sind die Loitzer Landstraße sowie die Gützkower Landstraße, die beide südlich an die B 109 anschließen. Das östlich der Bahntrasse gelegene Stadtgebiet wird aus Richtung Osten hauptsächlich durch die Wolgaster Landstraße und Wolgaster Straße erschlossen, welche die zweithöchstbelastete Straße im Stadtgebiet darstellt. Die Wolgaster Straße schließt an der sogenannten „Europakreuzung“ (Kreuzung Anklamer Straße/Wolgaster Straße) an den Innenstadtring an. Die Anklamer Straße führt aus südöstlicher Richtung in die zentrale Innenstadt. Es existiert darüber hinaus eine südlich des zentralen Stadtgebietes verlaufende Tangentialverbindung. Diese Schönwalder Landstraße, die ab der Gützkower Landstraße in östlicher Richtung verläuft und ab der Kreuzung mit der Anklamer Straße als Koitenhäger Landstraße in nordöstlicher Richtung verläuft, erschließt damit die äußeren

Stadtgebiete und schließt an die Wolgaster Straße an. Aus Richtung Norden (nördlich Ryck) kommend wird das Stadtgebiet durch die Stralsunder Straße erschlossen, die ab der Ryck-Brücke in den Hansering übergeht. Die Verkehrsbelastung (DTV) des Straßennetzes ist überblicksartig in Abbildung 3-3 dargestellt.

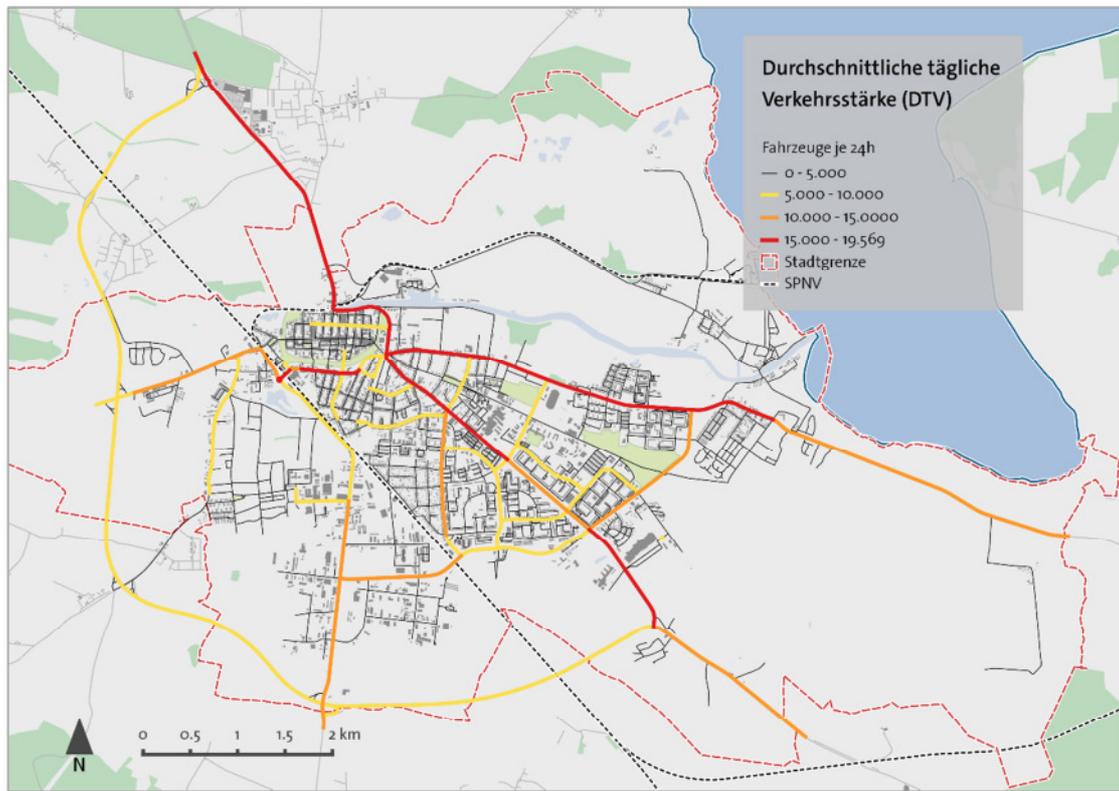


Abbildung 3-3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) (Quelle: Stadtbauamt 2014)

Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr wird in weiten Teilen der Innenstadt und benachbarter Quartiere über eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung gesteuert. Im Stadtgebiet wurden 13 Bewohnerparkbereiche eingerichtet, in denen die dort im Haupt- und Nebenwohnsitz gemeldeten Einwohner mit einem erworbenen Bewohnerparkausweis auf ausgewiesenen Parkflächen mit Parkscheinautomaten unentgeltlich parken dürfen. Angestrebt wird, dass Stellflächen im Straßenraum in der Altstadt vorrangig für Bewohner nutzbar sind. Die Bewohnerparkbereiche können Tabelle 3-2 entnommen werden.

Für Gäste und Bürger stehen zudem größere Parkplätze am Innenstadtrand bzw. in zwei Tiefgaragen in der Innenstadt zur Verfügung, zu denen durch das Parkleitsystem geleitet wird.

Bewohnerparkbereiche	Straßen im Bereich
Bereich 1	Hansering / Wallanlagen / Martin-Luther-Straße Ostseite
Bereich 2	Steinbeckerstraße Ost- und Westseite / Martin-Luther-Straße Westseite / Wallanlagen / Ryck
Bereich 3	Hans-Fallada-Straße / Karl-Marx-Platz / Bahnhofstraße (bis Bahnhof) 9.180

Bereich 4	Marienstraße
Bereich 5	Goethestraße / Bleichstraße / Lange Reihe / Burgstraße einschließlich Fuchsstraße / Gützkower Straße Ostseite
Bereich 6	Bahnhofstraße / Gützkower Straße Westseite / Burgstraße / Baustraße / Pfarrer-Wachsmann-Straße
Bereich 7	Salinenstraße / Stralsunder Straße
Bereich 8	Wolgaster Straße Südseite / Billrothstraße / Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße Nordseite / Walther-Rathenau-Straße bis Fleischmannstraße / Fleischmannstraße einschl. Bügelstraße / Anklamer Straße Ostseite / Platz der Freiheit
Bereich 9	Schönwalde II West
Bereich 10	Hugo-Finke-Straße / Clara-Zetkin-Straße / Max-Reimann-Straße Nr. 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31
Bereich 11	Südliche Warschauer Straße
Bereich 12	Östliche Fettenvorstadt
Bereich 13	südliche Mühlenvorstadt

Tabelle 3-2: Bewohnerparkbereiche

Gemäß des Parkraumkonzepts Greifswald (2010) sind vor allem die Bewohnerparkbereiche nahe der Innenstadt und die Innenstadt selbst durch einen sehr hohen Parkdruck gekennzeichnet. Insbesondere in den Nachtstunden kann eine hohe Auslastung konstatiert werden (Parkraumkonzept 2010, S.20). Insgesamt liegt ein akzeptables Verhältnis von 1,39 ausgegebenen Parkberechtigungen je Stellplatz vor. Die im Parkraumkonzept empfohlenen Änderungen des Zuschnitts der Bewohnerparkbereiche wurden nach Kenntnis der Autoren weitgehend, mit kleinen Änderungen, umgesetzt (Stand Feb. 2015).

Dennoch wird durch die beteiligten Akteure ein hoher Parkdruck vor allem in den durch Bevölkerungszuwachs gekennzeichneten innerstädtischen Altbaugebieten beklagt.

Entwicklung des Pkw-Bestandes je Einwohner

Betrachtet man die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands in Greifswald differenziert nach Stadtteilen, lässt sich ein kontinuierlicher Zuwachs an Kfz stadtteilbezogen nachweisen.

In der Gesamtstadt Greifswald ist der Kfz-Bestand seit 2004 um 5% auf 25.419 Kfz zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum ist die absolute Zahl an Pkw unter den Kfz ebenfalls rückläufig. Hier sank der Bestand um 6% auf 22.435 Pkw zum 1.1.2014. Bezogen auf die Einwohnerzahl ging die Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner) seit 2004 um 7% von 402 auf 380 Pkw je 1.000 Einwohner zurück.

Dieser Wert für die Gesamtstadt liegt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von ca. 530 Pkw je 1.000 Einwohner. Betrachtet man differenziert die Stadtteile ist das Bild in Greifswald

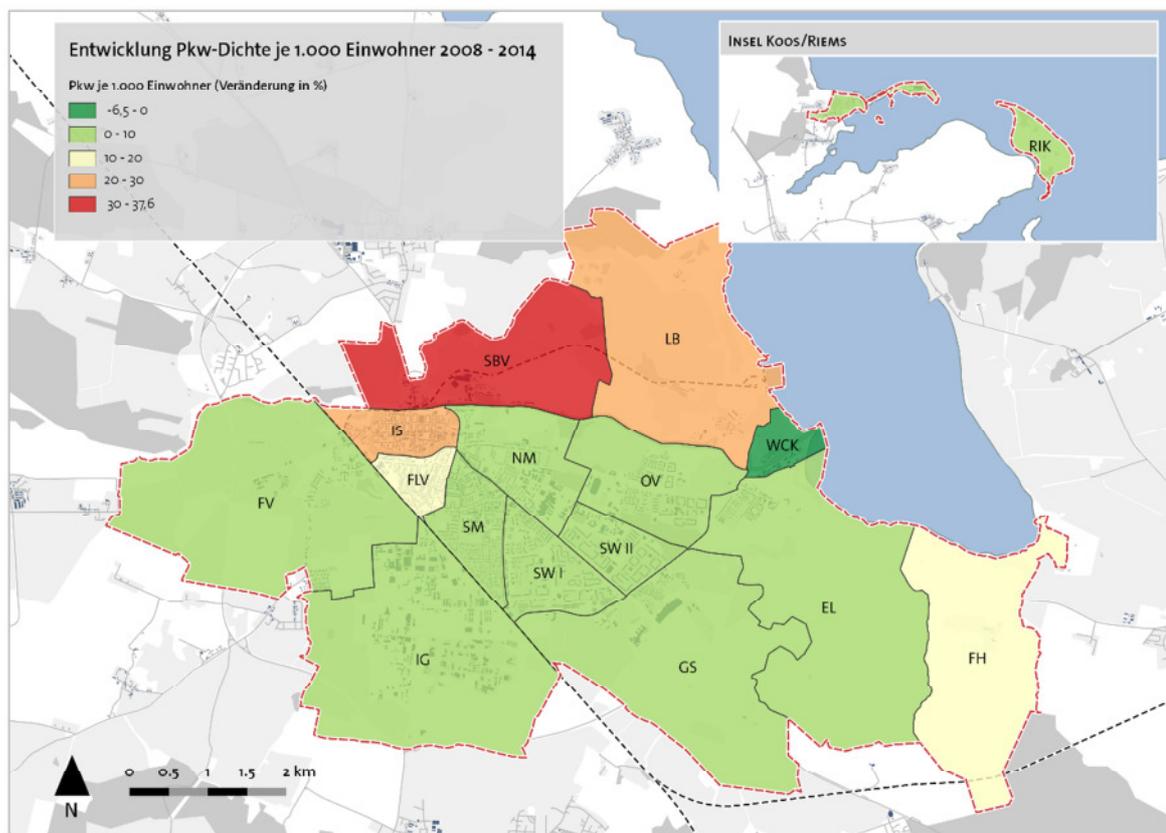


Abbildung 3-4: Entwicklung der Pkw-Dichte 2009 bis 2014 (in Prozent)

zweigeteilt. Einerseits in die Stadtteile mit unterdurchschnittlicher Pkw-Dichte der Altstadt und Neubaugebiete auf der einen Seite und in die altstadtfernen Stadtteile mit teils stark überdurchschnittlicher Pkw-Dichte. Klammert man das Industriegebiet aus, liegen

insbesondere Friedrichshagen, Fettenvorstadt, Riems/Insel Koos, Eldena, Ladebow, Wieck aber auch die Steinbeckervorstadt, mithin die altstadtfernen Stadtteile insgesamt, stark über dem Durchschnitt der Stadt Greifswald (vgl. Tabelle 3-3).

Stadtteil	Pkw-Dichte (2014) in Pkw je 1.000 Einwohner (HWS+NWS)	Abweichung vom Durchschnitt Gesamtstadt in %	Entwicklung der Pkw-Dichte zum Jahr 2008
Innenstadt	294	- 28%	+ 21%
Steinbeckervorstadt	520	+ 37%	+ 38%
Fleischervorstadt	323	- 15%	+ 18%
Nördliche Mühlenvorstadt	422	+ 11%	+ 7%
Südl.Mühlenvorstadt/Obstbausiedlg.	386	+ 1%	+ 5%
Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung	461	+ 21%	+ 3%
Ostseeviertel	401	+ 6%	+ 8%
Schönwalde I/Südstadt	325	- 14%	+ 5%
Schönwalde II	288	- 24%	+ 7%
Industriegebiet	904	+ 138%	+ 6%

Ladebow	463	+ 22%	+ 20%
Wieck	535	+ 41%	- 6%
Eldena	570	+ 50%	+ 12%
Groß Schönwalde	529	+ 39%	+ 5%
Friedrichshagen	649	+ 71%	+ 11%
Riems/Insel Koos	647	+ 70%	+ 9%
Gesamtstadt	380	-	+ 7%

Tabelle 3-3: Pkw-Dichte nach Stadtteilen (2014)

In allen Stadtteilen steigt jedoch nach einem Einbruch von 2007 zu 2008, die einer Änderung der Erfassung der Kfz durch das Kraftfahrtbundesamt geschuldet ist, die Pkw-Dichte kontinuierlich leicht bis stark an (insbesondere Steinbeckervorstadt, Innenstadt, Fleischervorstadt). Der Pkw-Besitz ist somit nach einer Phase des Rückgangs und der Stagnation wieder eine wachsende Größe (vgl. Abbildung 3-4).

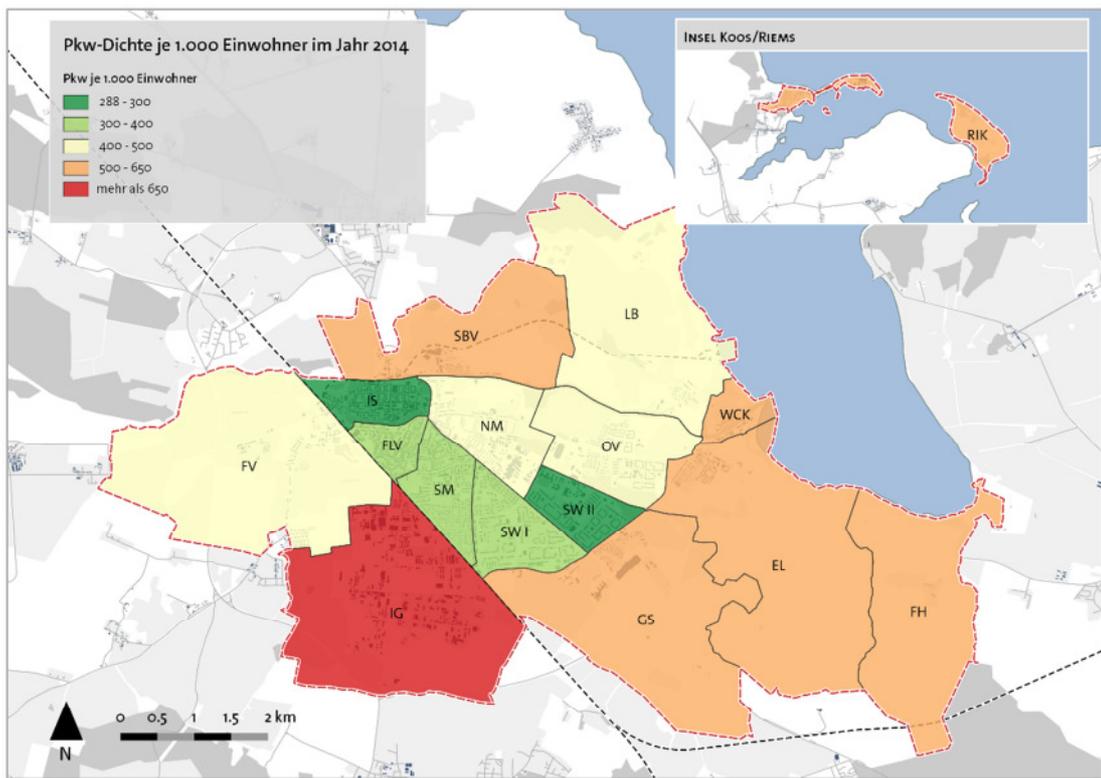


Abbildung 3-5: Pkw-Dichte (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung)

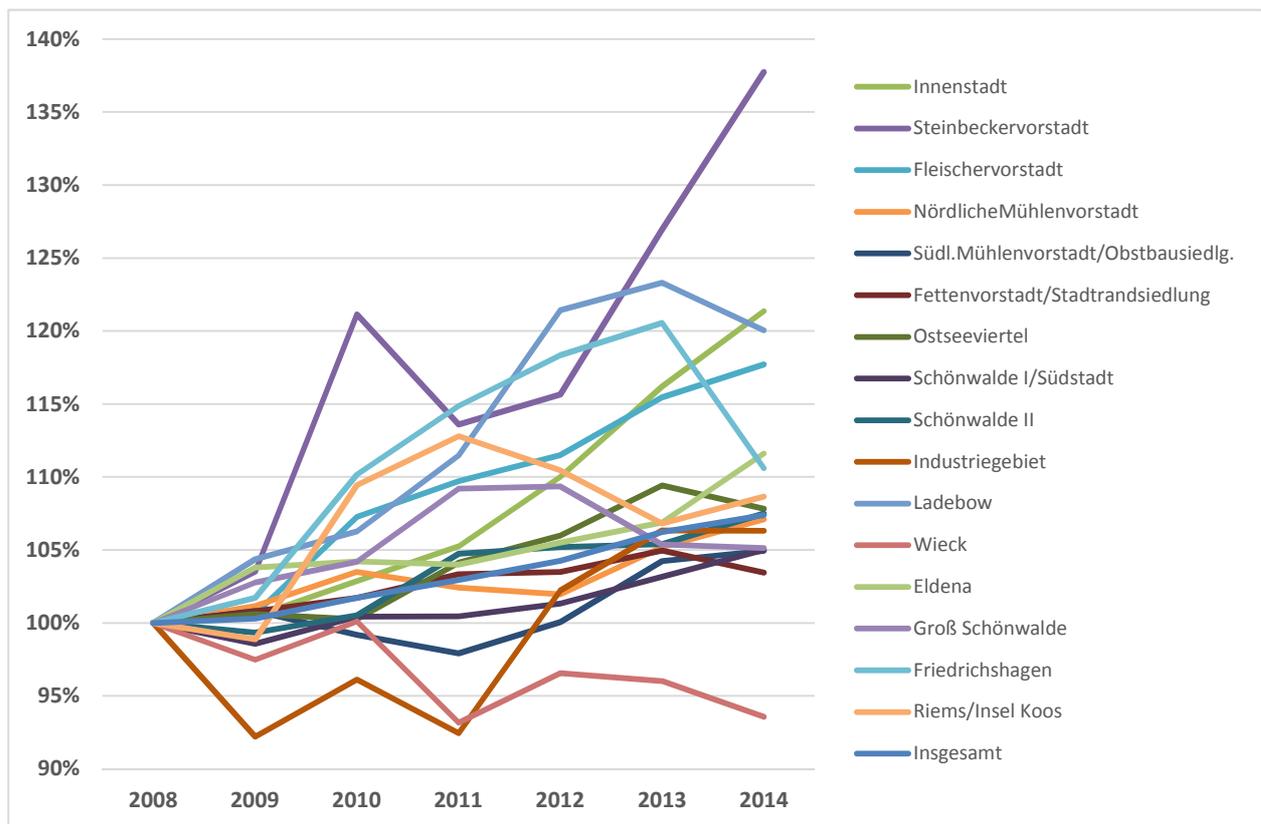


Abbildung 3-6: Entwicklung der Pkw je 1.000 Einwohner 2008 bis 2014

Defizite

Nachfolgend werden die wesentlichen Defizite aus Nutzersicht skizziert, die im Rahmen der Studie „Soziale Stadt mobil gemacht“ erhoben wurden und die im Rahmen des vorliegenden Projekts „Kombiniert mobil“ von befragten Angestellten großer Institutionen bzw. Unternehmen geäußert wurden.

Die Befragten Bürger der Innenstadt und Fleischervorstadt äußerten in der Studie „Soziale Stadt mobil gemacht“ weitgehende Zufriedenheit mit dem Zustand und Umfang des Straßennetzes bzw. der Qualität der Verkehrsführung. Problemstellen wurden v.a. im Bereich der Europakreuzung, den zu wenigen Tempo-30 Zonen, der Gestaltung des Karl-Marx-Platzes (Kreisverkehr in der Kritik) sowie im Bereich des ruhenden Verkehrs gesehen.

Insbesondere die Stellflächenzahl wurde als zu gering erachtet und entsprechend schlecht bewertet. Das Gesamtparkangebot wurde, nach Einbezug öffentlicher Parkhäuser, Parkplätze und privater Stellflächen hingegen als eher gut bis gut bewertet (vgl. Bördlein et al. 2012, S.28).

3.4.3. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Der ÖPNV in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald besteht hauptsächlich aus einem Stadtbus-Angebot, dem Regionalbus sowie dem Angebot des Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Bedingt durch das bereits erläuterte hohe Einzugsgebiet und den Bedeutungsüberschuss (Pendlersaldo +5.369, 2013) der Stadt Greifswald für das Umland, entstehen im Berufsverkehr hauptsächlich durch den MIV geprägte Verkehrsströme, die schwer durch den ÖPNV zu bündeln sind. Darüber hinaus sind die Angebote des SPNV in der Region Gegenstand starker Ausdünnung, was zu einer Verschlechterung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit der Stadt Greifswald über das Schienennetz geführt hat (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hg.) 2007, S. 9f). Zielstellung ist ein ÖPNV-Angebot mit kurzen Bus- und Zugfolgen, dichter Haltestellenfolge und kurzen Wegen zu den Haltestellen.

Liniennetzplan Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Abbildung 3-7: Liniennetzplan Greifswald

Stadt- und Regionalbus

Das Stadtbusnetz wurde in den letzten Jahren mehrfach stark überarbeitet, optimiert und angepasst. Aus den noch im Nahverkehrsplan 2007 vermerkten 6 Stadtbuslinien wurden im Rahmen der Umstrukturierung 3 Linien, die jedoch ein nahezu identisches Netz bedienen (vgl. Liniennetzplan Abb. 6-1). Nahezu 90% der Einwohner sind, entsprechend der zugrunde gelegten 300m Einzugsradius um eine Bushaltestelle, an das Busnetz angeschlossen. Dies ist ein sehr guter Wert, dennoch waren die Fahrgastzahlen seit den 1990er Jahren kontinuierlich rückläufig. Seit 2009 haben sich die Fahrgastzahlen jedoch stabilisiert und unterliegen einem leichten Wachstum (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hg.) 2007, S.22f).

Zudem ist die oben beschriebene Bevölkerungsentwicklung nicht ohne Folgen für die Entwicklung des ÖPNV, insbesondere im Umland. Die Überalterung führt hier zu einem Rückgang der Schüler- und Ausbildungsverkehre, langfristig fehlen junge Bevölkerungsgruppen im Familiengründungsalter. Das Bild in den größeren Städten und insbesondere in der durch Reurbanisierungstendenzen erfassten Stadt Greifswald weicht hiervon ab. Hier könnte das Anwachsen der älteren Bevölkerungsgruppe für zusätzliches Kundenpotential sorgen, da ältere Bevölkerungsteile in der Stadt nicht auf das Auto angewiesen sind und die Erreichbarkeit der Infrastruktur- und Gesundheitseinrichtungen mit dem ÖPNV schätzen (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hg.) 2007, S.7). Fraglich ist hingegen, ob eine hauptsächlich durch den MIV geprägte ältere Bevölkerung einen Wechsel im Mobilitätsverhalten vornimmt. Eine Persistenz der MIV-Nutzung im Alter deutet sich bundesweit an, dürfte jedoch in den urbanen Zentren deutlich schwächer ausfallen (vgl. Infas/DLR 2010, S.5).

Insgesamt sind im Stadtbusverkehr ca. 16 Busse im Einsatz. Nach dem kontinuierlichen Absinken der Beförderungszahlen ab dem Jahr 2004 (1,87 Mio. Fahrgäste) haben sich die Fahrgastzahlen wieder stabilisiert und lagen im Jahr 2015 bei 1,94 Mio. Fahrgästen. Linie 1 verkehrt im 30-Minuten-Takt auf der Relation ZOB-Galgenkampwiesen-Stadtrandsiedlung-Bahnhof Süd und zurück und erschließt die Stadtteile Innenstadt, Fettenvorstadt, Stadtrandsiedlung und das Gewerbegebiet Herrenhufen. Linie 2 verkehrt im 15-Minuten-Takt auf der Relation Wieck-Innenstadt-Schönwalde und zurück und erschließt die Stadtteile Eldena, Ostseevierviertel, Mühlenvorstadt, Innenstadt und Schönwalde. Linie 3 verkehrt ebenfalls im 30-Minuten-Takt auf der Strecke ZOB-Innenstadt-Schönwalde-Ostseevierviertel-Elisenhain und zurück und sorgt damit für eine gute Anbindung der Stadtteile Fleischervorstadt, Obstbausiedlung, Südstadt, Schönwalde, Ostseevierviertel und Eldena zur Innenstadt sowie zu den zentralen Umsteigeknoten ZOB und Bahnhof.

Regionalbuslinien (Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH - VBGL), die den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie Haltestellen im Stadtgebiet bedienen sind die Buslinien

- **501** (Helmshagen – Dersekow – Neuenkirchen – Greifswald),
- **502** (Greifswald – Klein Zastrow – Görmin – Klein Zastrow – Greifswald),
- **503** (Helmshagen – Greifswald – Gützkow – Helmshagen – Helmshagen – Greifswald – Gützkow – Helmshagen),
- **504** (Greifswald – Steffenshagen – Greifswald – Neuenkirchen Schule – Steffenshagen – Greifswald),
- **505** (Greifswald – Karlsburg – Gützkow – Gützkow – Karlsburg – Greifswald),
- **506** (Greifswald – Neuenkirchen – Riems – Stahlbrode – Stahlbrode – Riems – Neuenkirchen – Greifswald),
- **508** (Greifswald – Katzow – Wolgast – Wolgast – Katzow – Greifswald),
- **510** (Greifswald – Strellin – Dambeck – Gützkow – Gützkow, Realschule – Helmshagen),
- **512** (Greifswald – Gützkow – Jarmen – Jarmen – Gützkow – Greifswald),
- **514** (Greifswald – Lühhannsdorf – Wolgast – Wolgast – Lühhannsdorf – Greifswald),

- **517** (Greifswald – Ludwigsburg – Lubmin – Wusterhusen – Wusterhusen – Lubmin – Ludwigsburg – Greifswald) und
- **518** (Greifswald – Lubmin – Wolgast – Wolgast – Lubmin – Greifswald) .
- Darüber hinaus betreibt die Ostseebus GmbH die Linie **271** (Greifswald – Wolgast), die ebenfalls Haltestellen des Stadtbusses in Greifswald bedient.

Die folgenden Haltestellen werden durch den Regionalbus und den Stadtbus bedient:

Kombinierte Stadt- und Regionalbushaltestellen			
ZOB	Bahnhofsstraße	Volksstadion	Ostseeviertel I
Ostseeviertel II	Eldena	Johann-Stelling-Straße	Klinikum
Makarenkostraße	Schönwalde I	Schönwalde II	Tolstoistraße
Lomonossowallee	Bahnhof Süd	Herrenhufenstraße	Odebrecht Stiftung
Stadtrandsiedlung	Loitzer Straße	Gützkower Straße	IPP
Gut Koitenhagen	Helsinkiring	Platz der Freiheit	An den Wurthen
Am St. Georgsfeld	Ärztehaus		

Tabelle 3-4: Kombinierte Stadt- und Regionalbushaltestellen

Die zentrale Umsteigebeziehung zwischen dem Stadt- und Regionalbusnetz sowie dem SPNV wird am Bahnhof und dem dort neu errichteten ZOB realisiert. Hier wurde eine Mobilitätszentrale errichtet, die integrierte Informationen zu den unterschiedlichen Verkehrsträgern des ÖPNV anbietet. Damit wird das bestehende Angebot deutlich transparenter gemacht und es ist einfacher zu nutzen. Durch die Integration von Taxi-Dienstleistungen in räumlicher Nähe zum ZOB und eine UsedomRad-Station erfüllt der ZOB/Bahnhof, mit Ausnahme eines fehlenden CarSharing-Angebots, alle Anforderungen an eine multimodale Mobilitätsstation.

Generell existiert eine sehr gute Abdeckung des Stadtgebietes durch die Linien des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs. Viele Linienabschnitte werden dabei durch mehrere Linien bedient, sodass dort eine vergleichsweise hohe Taktverdichtung entsteht. Die Verknüpfung des Busverkehrs mit den weiten Verkehrsträgern des Umweltverbundes hat auch in der Tarifstruktur in den letzten Jahren Fortschritte gemacht. So werden die Tickets der VBG (Verkehrsbetriebe Greifswald GmbH) für das Stadtgebiet Greifswald auch auf den Linien der VBGL anerkannt. Umgekehrt besteht für Reisende aus dem Umland die Möglichkeit zum Erwerb eines verbilligten Anslusstickets für Fahrten im Stadtgebiet Greifswald (1,00 € für eine einfache Fahrt).

Tickets im Regionalverkehr kosten zwischen 1,50 € in der Preisstufe 1 (ermäßigt 1,10 €) bis 9,80 € in der Preisstufe 68 (ermäßigt 7,50 €). Die Preisstufen orientieren sich an den gefahrenen Tarif-Kilometern. Monatskarten kosten zwischen 47,00 € (Preisstufe 1 und 2) bis 164,00 € in der höchsten Tarifstufe. Halbjahreskarten kosten zwischen 225,00 € und 777,00 €.

Die Preise im Stadtbusverkehr liegen zwischen 1,90 € (1,40 € ermäßigt) für Einzelfahrausweise und 37,50 € (28,00 € ermäßigt) für die Monatskarte. Eine 6-Monatskarte kostet 180,00 € (135,00 € ermäßigt). Darüber hinaus gibt es weitere Tarifoptionen (Wochenkarten, Sommer- und Winterticket, Gruppen- und Familientickets etc.).

Zusätzlich wurde in ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem mit dynamischen Fahrgastanzeigen investiert, womit man für die wachsenden Kundenansprüche auch in Zukunft gerüstet ist.

Defizite

Trotz der o.g. Optimierungen und Anpassungen bestehen Defizite im ÖPNV in Greifswald in bestimmten Punkten fort. So sind die im Nahverkehrsplan (2007) benannten Mängel im Bereich der Erschließung dünn besiedelter Flächen (Ladebow, Teile der Fleischervorstadt, Wieck u.a.) noch nicht gelöst. Fahrzeiten vom Stadtzentrum an den Stadtrand sind durch lange Fahrzeiten und komplexe Umsteigebeziehungen gekennzeichnet. Gleichwohl ist das Einkaufszentrum Elisen-Park nun direkt aus dem Stadtzentrum ohne Umsteigen erreichbar.

Im Rahmen der Studie „Soziale Stadt mobil gemacht“ wurde kritisiert, dass das Busnetz des Regionalbusses schlecht an das städtische Netz angeschlossen ist. Allgemein bemängelt wurde die Qualität des regionalen Bussystems, insbesondere in Bezug auf die Fahrthäufigkeit sowie die Verkehrszeiten. Die Anbindung des Umlandes am Abend erscheint vielen Befragten nicht ausreichend. Das Busliniennetz im Stadtbussystem wurde zudem aufgrund als zu umständlich empfundener Verbindungen und nicht ausreichender Fahrpläne kritisiert (vgl. Bördlein et al. 2012, S. 25).

Aus der im Rahmen des „Kombiniert mobil“ – Projekts durchgeführten Befragung von 6 der, gemessen an der Zahl der Beschäftigten, größten Unternehmen bzw. Institutionen in Greifswald, konnten weitere Optimierungswünsche seitens der Nutzer erhoben werden. Kritisiert wird dabei die Preisstruktur des ÖPNV, die als zu teuer empfunden wird.

Zu teure ÖPNV-Verbindungen werden häufig in Befragungen genannt. Hier ist zu beachten, dass Kosten oft verzerrt wahrgenommen werden und autobesitzende Personen nicht alle Kosten des Fahrzeugs in die vergleichende Betrachtung zu anderen Verkehrsmitteln einbeziehen. Die Kosten für den ÖPNV weichen im bundesweiten Vergleich nicht vom üblichen Rahmen ab. Entsprechend differenziert sind qualitative Einschätzungen zum ÖPNV zu betrachten.

3.4.4. RADVERKEHR

Die Hansestadt Greifswald verfügt über ein ausgedehntes Radwegenetz, welches in Teilen beschildert ist (zwei Radfernwege vollständig beschildert). Bei Um- und Ausbaumaßnahmen am Straßen- und Wegenetz besitzt die attraktive und sichere Gestaltung der Radverkehrsanlagen einen hohen Stellenwert. Zum Bestandsnetz werden sukzessive Ergänzungen durchgeführt, sodass eine Annäherung an das Plannetz kontinuierlich verfolgt wird. Dennoch existieren zahlreiche Angebotslücken sowie Konflikt- und Problembereiche u.a. mit dem MIV und zahlreiche Fahrradwege entsprechen nicht dem Stand der Technik (vgl. Klimaschutzkonzept, S.89f, B 2010).

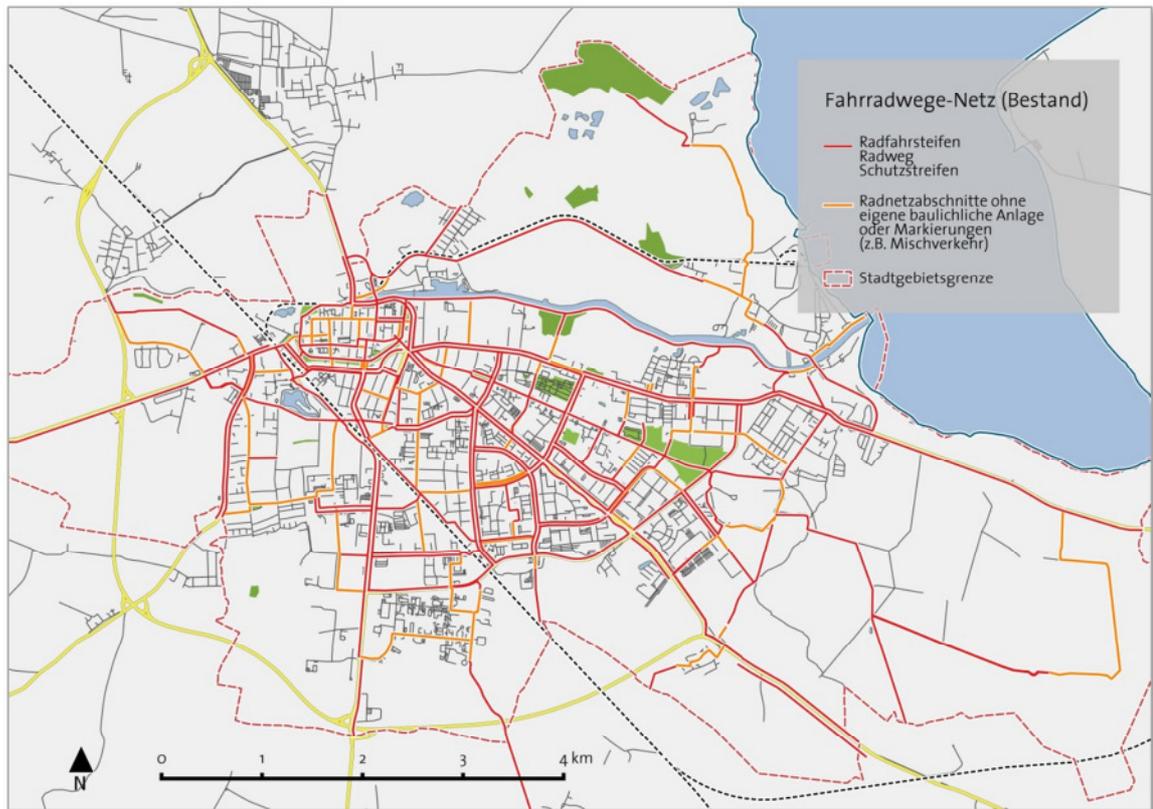


Abbildung 3-8: Fahrradwege-Netz im Bestand (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung)

Die Hauptradverkehrsachse erstreckt sich von der Innenstadt und entlang der Rudolf-Petershagen-Allee bis in das Ostseeviertel und von der Pappelallee bis nach Eldena. Ein Teil dieser Achse ist eine ausgewiesene Fahrradstraße, die den Universitätscampus mit der Innenstadt verbindet. Die Fahrradstraße wird vom Campus an der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Innenstadt zunächst in der Rudolf-Petershagen-Allee geführt und folgt dann der Robert-Blum-Straße. An der Kreuzung Anklamer Straße/Wolgaster Straße („Europakreuzung“) wird die Fahrradstraße in ihrer kontinuierlichen Führung kurz gebrochen. Die Fahrradstraße wird nach dem Überqueren der Kreuzung auf der Innenstadtseite ab der Mühlenstraße in westlicher Richtung wieder fortgeführt und führt über den Markt und die Baderstraße zur Domstraße. Insgesamt beträgt die Länge der Fahrradstraße damit 5 Kilometer.

Für das Radwegenetz besteht weitgehend die Nutzungspflicht, beschildert mit den Verkehrszeichen 237, 240 oder 241.

Gemessen am hohen Anteil des Radverkehrs in Greifswald (Modal-Split-Wert 44%) und der Bedeutung für die innerörtliche Verkehrsentlastung, bietet das bestehende Netz noch vielfältige Verbesserungsmöglichkeiten. Insbesondere im Hinblick auf bestehende Netzlücken sowie den instandsetzungswürdigen Zustand einer hohen Zahl von Teilabschnitten des Radwegenetzes bestünde Handlungsbedarf. Explizit wurden verbesserungswürdige Fahrradwege in einer empirischen Studie im Rahmen des Projektes „Soziale Stadt mobil gemacht“ (vgl. Bördlein et al. 2012; Universitäts- und Hansestadt Greifswald C 2010).

Fahrradparken

In Bezug auf das Fahrradparken müssen Abstellanlagen im öffentlichen und im privaten Raum differenziert betrachtet werden. Hinweise zum Fahrradparken im privaten Raum finden sich in der Studie „Soziale Stadt mobil gemacht“, die in der Innenstadt und der Fleischervorstadt durchgeführt wurde. Die Studie ist, aufgrund der herausgehobenen städtebaulichen Struktur und spezifischen Bewohnerschaft nicht vollständig auf andere Stadtteile übertragbar, liefert aber einen guten Einblick. Die Radabstellanlagen am Wohnort wurden hierbei von den Befragten als gut eingeschätzt. Abstellanlagen im öffentlichen Raum würden hingegen in Zahl und Qualität noch nicht ausreichend vorhanden sein.

Defizite

Neben den nicht im ausreichenden Maße vorhanden Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, wird auch der schlechte Zustand der Radwege selbst von vielen Befragten der „Soziale Stadt mobil gemacht“ Studie bemängelt. Diese Aussage deckt sich mit den Aussagen, die im Rahmen der für das vorliegende Projekt durchgeführten Befragung, getroffen wurden. Im Kern wird hier von den Arbeitnehmern bemängelt, dass Fahrradwege nicht dem Stand der Technik entsprächen, zu wenig instandgehalten würden (Schlaglöcher, Wurzelschäden etc.) der Winterdienst die Wege nicht oder zu wenig räume und es zu wenige diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellanlagen gäbe (vgl. Kapitel 5.3.1).

3.4.5. FUSSGÄNGERVERKEHR

Grundsätzlich stehen für das zu Fuß gehen in Greifswald Verkehrsanlagen im Seitenraum in überwiegend guter Qualität zur Verfügung. Wie auch im Radverkehr, existieren noch Netzlücken bzw. Abschnitte mit baulicher oder städtebaulicher Barrierewirkung, die u.a. dafür verantwortlich sind, dass die Potentiale im Fußverkehr noch nicht ausgeschöpft werden (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 92f). Letztere sind insbesondere linienhaft entlang der Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen (vgl. Kapitel 3.4.2) festzustellen. Ein sicheres Überqueren der Straßen ist hier häufig nur punktuell an Lichtsignalanlagen (LSA) möglich. Dennoch sind durch die weitgehende Verkehrsberuhigung v.a. in den Wohnquartieren und der Innenstadt, sowie die städtebauliche Kompaktheit attraktive Ausgangsbedingungen für einen hohen Anteil des Fußverkehrs in Greifswald gegeben. Stadt- und straßenräumlich schwankt die Qualität der baulichen Anlagen teilweise deutlich, wurde aber z.B. in der Fleischervorstadt durch Umgestaltungen von Straßenräumen schon mit guten Beispielen sichtbar verbessert.

Weitere Barrieren existieren in den Wohnquartieren v.a. durch einen hohen Parkdruck und damit teils widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge an Gehwegeinmündungen, in Kreuzungsbereichen (schlechte Einsehbarkeit) oder auf den Gehwegen selbst. Dies stellt für die Sichtbarkeit, Wahrnehmbarkeit und das ungehinderte Fortkommen der Fußgänger ein deutliches Defizit dar (vgl. Bördlein et al. 2012, S. 23). Abhilfe schafft hier nur eine konsequente Parkraumüberwachung, die auch bereits umgesetzt wird. Dennoch muss hier angesichts der wachsenden Pkw-Dichte in der weiteren Stadtentwicklung und im Sinne einer attraktiven Nahmobilität erhöhte Aufmerksamkeit bestehen.

3.4.6. BESTAND INTERMODALER ANGEBOTSVERNÜPFUNGEN

Intermodale Verknüpfungen bestehen in Greifswald derzeit im Wesentlichen an den beiden Bahnhöfen (Hauptbahnhof und Bahnhof Süd). Hier sind die Übergänge zwischen Regionalbahn, Stadt- und Regionalbus, Taxi sowie Bikesharing/Fahrrad gewährleistet und durch die Einrichtung der Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof im Zuge des Um- und Neubaus des ZOB hochwertig ausgeführt. Ähnliches gilt nach dem Neubau einer weiteren zentralen Bushaltestelle am Bahnhof Süd.

Ein kostenpflichtiger Park & Ride Stellplatz steht am Bahnhof, südlich der Gleise, zur Verfügung. Bike & Ride Anlagen gibt es in ausgeschilterter Form nicht.

Verknüpfungen im Bereich des Ticketing bestehen insoweit, wie sie unter 2.5.4 beschrieben wurden. Darüber hinaus können Reisende, die mit der Deutschen Bahn und einem enthaltenen City-Ticket in die Stadt reisen, den ÖPNV in Greifswald nahtlos nutzen. Das Busticket ist somit im Bahnticket bereits inbegriffen. Nutzer des UsedomRad Bike-Sharing-Systems können ebenfalls von einer Verknüpfung und Kombinationsmöglichkeit mit dem Bus-Ticket profitieren.

3.4.7. MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN, VERKEHRS- UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Neben den infrastrukturellen Angebotsformen für die verschiedenen Verkehrsträger stehen nachfrageorientierte Ansätze seit längerer Zeit im Fokus. Neben einer Steuerung der Verkehrsflüsse und des ruhenden Verkehrs über Maßnahmen des Verkehrsmanagements, ist das Management der Nachfrage, d.h. das Marketing multi-modaler Mobilität in Form des Mobilitätsmanagements ein vielversprechender Ansatz, der der Organisation und Koordination verkehrsbezogener Angebote, Dienstleistungen und Akteure dient.

Insgesamt sind neue Mobilitätsdienstleistungen in Greifswald noch unterrepräsentiert, erste Entwicklungen sind jedoch sichtbar.

Am Hauptbahnhof wurde durch die Stadtwerke eine **Mobilitätszentrale** in Betrieb genommen, die Informations- und Kommunikationsaufgaben multimodaler Mobilität wahrnimmt und damit primäre Anlaufstelle für Fragen der Einwohner und Gäste ist.

Seit 2014 Jahren existiert auch ein standortbasiertes **CarSharing**-Angebot mit zwei Standorten. Das Angebot wird in einer Zusammenarbeit zwischen den Stadtwerken (Marketing) und der CITY-CAR Autovermietung aus Neubrandenburg (Fahrzeuge) realisiert. Die Standorte liegen am Martin-Andersen-Nexö-Platz (1-2 Fahrzeuge) und in der Tiefgarage der Dompassage (1 Fahrzeug) und sind damit in dicht besiedelten Innenstadtbereichen verfügbar.

Die Standorte sollten jedoch noch besser ausgeschildert und an Infrastruktureinrichtungen anderer Verkehrsträger (zum Beispiel zum Stadtbus) angebunden werden. Am Martin-Andersen-Nexö-Platz ist ein erheblicher Fußweg vom Standort des CarSharing-Fahrzeugs zur Bushaltestelle an der Europa-Kreuzung zurückzulegen. Dort ist umgekehrt keine Beschilderung bzw. kein Hinweis zum CarSharing-Standort vorzufinden. Der zweite CarSharing-Standort in der Tiefgarage der Dompassage ist ebenfalls nicht ausreichend in den Zuwegungen ausgeschildert (z.B. Fahrstuhl, Treppenanlage, Außenbeschilderung am Gebäude) worden. Für die optimale Präsenz und Nutzbarkeit eines CarSharing-Angebotes sind sichtbare Standorte im Straßenraum und eine direkte Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern unabdingbar.

Als Buchungssystem wird die Software von Drive CarSharing aus Solingen genutzt, die wiederum das Franchisesystem der Deutschen Bahn nutzt. So ist die Einbindung der Fahrzeuge in das bundesweite Buchungssystem der Deutschen Bahn und eine Sichtbarkeit für deren über 250.000 Kunden sichergestellt. Dies ist besonders wichtig für die Besucher der Stadt, die für kürzere Aufenthalte ein Auto zur Verfügung haben möchten und dann zusammen mit der Fahrkarte der Bahn auch ein Fahrzeug buchen können.

Angesichts der Relevanz von Geschäftsreisenden und Touristen für die Stadt Greifswald und der Nutzung eines bundesweiten Buchungssystems ist es überraschend, dass keine Fahrzeuge am Hauptbahnhof verfügbar sind. Dieser Mangel sollte umgehend behoben werden.

Positiv hervorzuheben ist das **Bikesharing**-System UsedomRad, das Bürgern und Besuchern bzw. Touristen zur Verfügung steht. Den Nutzern stehen vier Stationen zur Verfügung: Am Hauptbahnhof, in der Langen Straße gegenüber der Dompassage, am Rathaus und an der Brücke Greifswald/Wieck. Weitere Stationen sind geplant. Das Radverleihsystem richtet sich angesichts des bereits hohen Modal-Split-Anteils des Fahrrads in Greifswald im Schwerpunkt an Gäste, Besucher und Touristen der Hanse- und Universitätsstadt.

Es gibt derzeit keinen systematischen Ansatz eines kommunalen oder betrieblichen **Mobilitätsmanagements**.

3.4.8. MASSNAHMENÜBERSICHT KLIMASCHUTZKONZEPT

Bereits im Klimaschutzkonzept der Stadt Greifswald wurden zahlreiche Maßnahmen formuliert, die zu CO₂-Einsparungen im Verkehr führen sollen. Diese könnten der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Maßnahmen-Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Szenario 1	Szenario 2
V 1.01	Aufwertung Radachse Bahnhof - Eldena/Elisenpark	x	(x)
V 1.02	Schaffung Radverkehrsverbindungen in das Umland	x	maximale Priorität
V 1.03	Schaffung kleinteiliger & sicherer Radabstellmöglichkeiten	x	maximale Priorität
V 1.04	Fahrradabstellmöglichkeiten an Schnittstellen SPNV/ÖPNV	x	(x)
V 1.05	kontinuierliche Umsetzung Radverkehrskonzept Greifswald	x	maximale Priorität
V 1.06	Optimierung des Stadtbussystems	x	(x)
V 1.07	Verbesserung des ÖPNV und SPNV-Angebotes	x	maximale Priorität
V 1.08	Verbesserung Bedingungen für den Fußgängerverkehr	x	maximale Priorität
V 1.09	Einrichtung von alternativen Angeboten im Lieferverkehr	-	(x)
V 1.10	Einrichtung eines CarSharing-Angebotes	x	(x)
V 1.11	Schaffung eines Leihfahrradangebotes	x	Angebot an Parkplätzen
V 1.12	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	x	maximale Priorität

V 1.13	Angebote für Schüler und Kita-Erreichbarkeit	x	maximale Priorität
V 1.14	Öffentlichkeitsarbeit (Umweltverbund & CO ₂ -Minderung)	x	maximale Priorität
V 1.15	Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege	x	maximale Priorität
V 1.16	Umsetzung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt	x	(x)
V 1.17	Anpassung der Parkgebühren	Anpassung an ÖPNV- Kosten	weiterführende Anpassung
V 1.18a	Betrieb von Radabstellanlagen durch die GPG	x	(x)
V 1.18b	Quersubventionierung ruhender Verkehr – Fuß/Rad	-	(x)
V 1.19	Schaffung von P+R-Angeboten am Stadtrand	-	(x)
V 2.01	Anlage von Kreisverkehren	x	(x)
V 2.02	Koordinierung von LSA („Grüne Welle“)	x	(x)
V 2.03	Straßenraumgestaltung	x	(x)
V 2.04	Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz	x	(x)
V 2.06	Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge	x	maximale Priorität
V 2.07	Öffentlichkeitsarbeit zum Thema CO ₂ -arme Fahrzeuge	x	maximale Priorität
V 4.01	Einsatz von LED-Technik (Straßenbeleuchtung & LSA)	x	(x)
V 4.02	Reduzierung der Fahrbahnflächen auf notwendiges Maß	x	(x)
V 4.03	Nutzung temperaturabgesenkter Asphalteinbautechniken	x	(x)
V 5.01	Einrichtung einer Umweltzone	perspektivische Option	
V 5.02	Einführung einer City-Maut	perspektivische Option	

Tabelle 3-5: Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Klimaschutzkonzept der Stadt Greifswald

3.5. KOMMUNIKATION UND VERMARKTUNG

Die kontinuierliche Vermarktung des Angebotes läuft über die Mobilitätszentrale am Bahnhof, die jedoch im Stadtgebiet eher eine Randlage hat und daher nur für Bahnpendler von außerhalb Greifswalds auf dem täglichen Weg liegt.

Jenseits dieses Standortes werden die Mobilitätsdienstleistungen nicht kontinuierlich vermarktet. Die Stadtwerke führten verschiedene gezielte Marketingaktionen wie z.B. „CarSharing für Studenten“ durch, berichteten aber von sehr geringer Resonanz.

Erfahrungswerte im deutschen CarSharing zeigen, dass die Kunden sehr viel Zeit benötigen, um sich auf diese neuen Angebote einzustellen. Die Nutzung neuer Mobilitätsdienstleistungen bedeutet häufig eine Veränderung der (täglichen) Routinen, z.B. der Umstieg von Pkw auf Fahrrad. Tägliche Routinen sind gelernt und werden nur unter starken äußeren Einflüssen geändert. Daher ist es wichtig, mit den neuen Angeboten kontinuierlich präsent zu sein. Langfristige Kooperationen, z.B. mit dem Studentenwerk, sind daher zielführender als kurzfristige Plakatkampagnen.

4. LEITBILD/LEITIDEE

Ausgehend von der in Kapitel 4 beschriebenen Ausgangslage in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, wurden bereits im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes im Jahr 2010 umfangreiche Diskussionen mit den Bürgern zu Leitzielen und Maßnahmen unter anderem im Verkehrsbereich durchgeführt. Auf dieser Diskussion einer klimagerechten Stadt- und Verkehrsentwicklung kann hier aufgebaut werden.

Die Stadt Greifswald verfügt unter anderem aufgrund ihrer kompakten städtebaulichen Struktur über gute Ausgangsbedingungen für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung. Insbesondere der Verkehrsbereich, der ein Drittel der städtischen CO₂-Emissionen verursacht, sollte in den Klimaschutzbemühungen der Kommune eine wichtige Rolle spielen.

Im Klimaschutzkonzept wurde bereits eine Reihe von Minderungsmaßnahmen den Verkehr betreffend erläutert. Zunächst wurde bereits 2009 konstatiert, dass nur 33% der Wege im Binnenverkehr motorisiert zurückgelegt werden. Ungefähr 95% der Einwohner leben innerhalb eines Radius von 3 Kilometern und könnten daher objektiv betrachtet und je nach Zweck viele Wege mit dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV erledigen. Daher ließen sich auch im Binnenverkehr mit entsprechenden Maßnahmen noch Potenziale der CO₂-Einsparung realisieren (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald A (Hg.) 2010).

Über den MIV hinaus wird festgehalten, dass die Infrastruktur des Umweltverbundes noch verbesserungsbedürftig ist und insbesondere auch das Busnetz optimiert werden sollte. Dies wurde in mehreren Stufen bereits in den letzten Jahren realisiert (neue Linienstruktur, neue Taktung und Haltestellen) (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald A (Hg.) 2010, S.14f). Übergeordnete Ziele sind daher:

- Verbesserung der Stadt-, Aufenthalts- und Lebensqualität
- Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung, d.h. Reduzierung der Zahl der Kfz-Fahrten und Reduzierung der Kfz-Verkehrsarbeit.
- Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald A (Hg.) 2010, S. 14f)

Diesen Hauptzielen wurden eine Reihe von Maßnahmen bzw. Unterzielen zugeordnet, die für das vorliegende Konzept handlungsleitend sind:

- Bewussterer Umgang mit motorisierten Verkehrsmitteln und durch gezielte Information und Maßnahmen andere Verkehrsmittel fördern (z.B. CarSharing-Angebot etablieren);
- Neuabwägung der Prioritätensetzung und Finanzierung bezüglich der Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes;
- Reduzierung von Konflikten, Defiziten und Lücken im Fußgänger- und Radverkehrssystem;
- Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes;
- Steigerung der Attraktivität wichtiger Radverkehrsachsen;
- Mittel- bis langfristige Schaffung eines attraktiven, sicheren und engmaschigen Fußwege- und Radverkehrssystems;

- Angebotsverbesserung des Umweltverbundes für die Umlandanbindung (Verdichtung und attraktivere Gestaltung des Regionalbus- und Bahnangebots, regionale Kooperation mit Nachbargemeinden beim Bau zusätzlicher Radwege);
- Reduzierung der Kfz-Abhängigkeit im Quell- und Zielverkehr und Wegelängen von Pendlern im Stadtgebiet minimieren;
- Konzentration der Stadtentwicklung auf bereits verdichtete, gut erschlossene Gebiete, Städtebaulich integrierte Gestaltung von Straßen und Knotenpunkten, Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen, Orientierung am Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“;
- Umfangreiche Information der Bevölkerung zum Thema Mobilität, Klimaschutz, Verkehrsmittelwahl etc.

Somit lässt sich das Leitbild wie folgt beschreiben und zusammenfassen:

Greifswald entwickelt sich zur „Grünen Stadt“. Die Verbesserung der Stadt-, Aufenthalts- und Lebensqualität steht dabei im Zentrum der Bemühungen. Der Erfolg misst sich an einer Senkung der CO₂-Emissionen um 14% (Szenario 1 Klimaschutzkonzept) bzw. 24% (Szenario 2 Klimaschutzkonzept) bis 2020. Zur Zielerreichung soll die verstärkte Nutzung regenerativer Energiequellen, energetische Sanierungen von Gebäuden, städtebauliche Maßnahmen (Verdichtung u.a.), die Steigerung der Energieeffizienz (z.B. durch Fernwärme und die Nutzung von Blockheizkraftwerken (BHKW)) sowie die Optimierung des Verkehrs in der Hansestadt Greifswald beitragen.

Angestrebt wird eine gesteigerte stadt- und gesundheitsorientierte Mobilität, die weniger Verkehr verursacht und durch die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes den Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß sinken lässt. Eine derart gestaltete Mobilität wird die Verkehrssicherheit erhöhen, zur Lärminderung wesentlich beitragen und die Unterhaltskosten der Verkehrsinfrastruktur senken. Ressourcen werden optimaler eingesetzt, Umverteilungen von freiwerdenden Mitteln in andere Bereiche städtischer Daseinsvorsorge werden möglich (Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald A (Hg.) 2010, S.133).

Um diese Leitidee umzusetzen, wurden Leitziele definiert, die gleichermaßen „Meilensteine“ auf dem Weg zu einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität darstellen. Diese Ziele wurden abgeleitet aus bereits formulierten Rahmenzielen des Klimaschutzkonzepts der Stadt Greifswald und weiter zugespitzt.

- **Effiziente und intelligente Mobilität:** Der Großteil der innerstädtischen Mobilität (Binnenverkehr) mit Wegelängen kleiner 3 km wird mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes oder zu Fuß zurückgelegt. Ziel ist die Verkehrsverlagerung und die Unterstützung einer Planung, die sich am Leitbild der Stadt der kurzen Wege orientiert und die existierenden stadträumlichen Qualitäten sichert bzw. weiterentwickelt. Der Erfolg misst sich an einer Reduzierung der verkehrlichen CO₂-Emissionen um 17%.
- **Zukunftsfähige Mobilität:** Zur Unterstützung werden neue Angebote geschaffen und ein CarSharing Angebot erfolgreich etabliert und ausgeweitet.
- **Bezahlbarer Zugang für alle:** Finanzierung und Prioritätensetzung werden überdacht und auf eine stadtverträgliche und eine umwelt- und ressourcenschonende Mobilität hin ausgerichtet.

- **Postfossil mobil:** Es wird ein flächendeckendes, sicheres, attraktives und engmaschiges Fußwege- und Radverkehrssystem geschaffen, das gut verknüpfte Radverkehrsachsen in einem kontinuierlichen Prozess etabliert. Insbesondere für den Radverkehr werden wichtige Infrastruktureinrichtungen wie eine Radstation und damit verbunden zusätzliche Serviceangebote geschaffen und durch eine konsistente Beschilderung in der Stadt aber auch im Umland unterstützt.
- **Verknüpfung und Schnittstellen:** Der ÖPNV wird durch verbesserte Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln langfristig attraktiver gestaltet. Dabei ist auch die Schaffung von Radwegen an Land- und Bundesstraßen ein zentrales Element der Attraktivierung des ÖPNV durch die Zubringerfunktion des Fahrrades/Pedelecs im Raum. Wesentlich hierfür sind die Etablierung enger Kooperationen mit Umlandgemeinden und dem Land.
- **Urbanität und Stadtbild:** Stadtentwicklung und Städtebau sind nicht getrennt von der Verkehrsplanung zu denken und berücksichtigen die Mobilitätsbelange im Sinne einer Verdichtungsstrategie sowie der Gestaltung von Knotenpunkten in städtebaulich integrierter Form. Verkehrsflächen sollten dabei reduziert werden. Insbesondere der ruhende Verkehr wird hierbei als Steuergröße wahrgenommen und zur Schaffung einer Kostengerechtigkeit zwischen dem MIV und ÖPNV berücksichtigt. Hierbei kann die Schaffung von Mobilpunkten als neue nahräumliche Schnittstelle von ÖPNV und motorisiertem bzw. nicht-motorisiertem Individualverkehr ein wesentliches Merkmal stadtverträglicher Mobilität sein.
- **Kommunikation:** Alle Maßnahmen werden durch intensive und professionelle Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet um die Bevölkerung für die Problemstellungen autoorientierter Planung zu sensibilisieren und zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu motivieren.

5. MASSNAHME BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

5.1. BAUSTEINE EINES ERFOLGREICHEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS

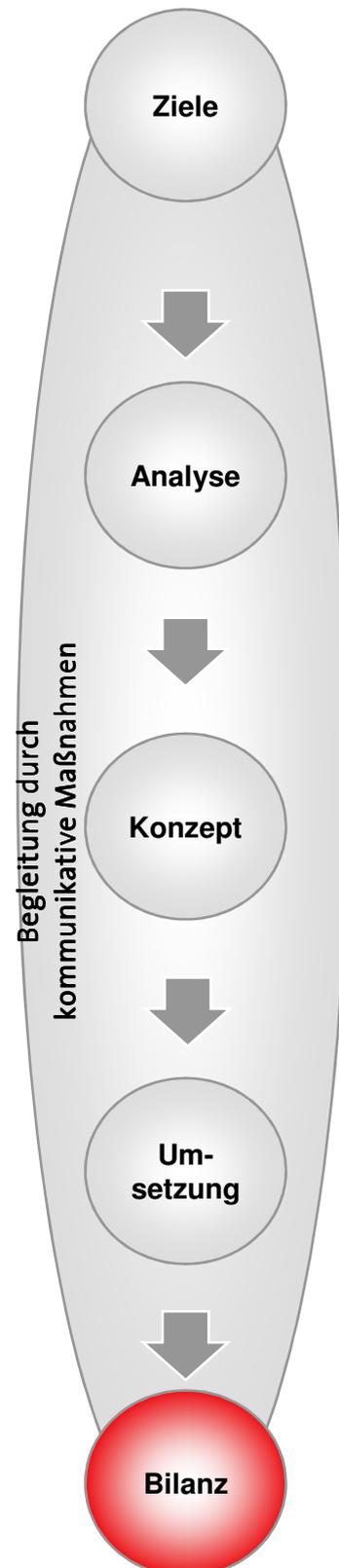
Zentrales Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist die **ökologische und ökonomische Optimierung betrieblicher Verkehre**, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Unternehmens. Als einige Vorteile lassen sich nennen:

- Die Gesundheitsförderung und damit die Senkung von Krankheitskosten,
- die Verringerung von Abgas- und Lärmemissionen, eine Verringerung des Flächenbedarfs für Parkplätze und damit die Reduzierung von Kosten,
- Zeit- und Kostenreduktion für Mitarbeiter und damit die Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit und auch geringere Kosten im Fuhrpark.
- Die gemeinwirtschaftlichen Ziele für die Bevölkerung liegen z. B. in einer Entlastung der Verkehrsspitzen und einer Verringerung der Emissionen des Verkehrs durch vermehrte Nutzung von Rad und ÖPNV.

Ein erfolgreiches Projekt beginnt mit der gemeinsamen **Festlegung der Ziele** für das Betriebliche Mobilitätsmanagement. Die Schwerpunkte können zum Beispiel bei der **Einsparung von Kosten** für das Unternehmen und die Mitarbeiter, bei der Verringerung des Bedarfs an Parkplätzen, bei der **Mitarbeitermotivation** oder bei der **Umweltstrategie** des Unternehmens oder der Kommune liegen. Darüber hinaus werden wichtige Akteure identifiziert und erste Gespräche mit den Ansprechpartnern geführt. Gemeinsam mit dem Unternehmen / der Kommune wird ein Ablauf- und Zeitplan für das Projekt entwickelt.

Anschließend erfolgt die **Analyse der Ausgangssituation**. In einem ersten Schritt wird die Erreichbarkeit des Unternehmens mit verschiedenen Verkehrsmitteln untersucht, um Stärken und Schwächen der aktuellen Verkehrsanbindung zu erfassen. Die Ausgangssituation im Unternehmen in Bezug auf den vorhandenen Fuhrpark, die Regelungen für Dienstreisen sowie die Anreize und Restriktionen für die Anreise der Mitarbeiter zum Arbeitsplatz werden ebenfalls untersucht.

Wenn entsprechende Daten der Wohnstandorte der Mitarbeiter zur Verfügung stehen, werden diese in *thematischen Karten* dargestellt. Damit ist es möglich zu



analysieren, welche Optionen die Mitarbeiter in Bezug auf Ihre Verkehrsmittelwahl tatsächlich haben. Ergänzt werden die Analysen durch eine *Mitarbeiterbefragung*, bei der das aktuelle Mobilitätsverhalten sowie Ideen und Verbesserungsvorschläge der Mitarbeiter erfasst werden.

Auf der Grundlage der Analysen wird gemeinsam mit dem Unternehmen ein **Konzept** erarbeitet. Bei Bedarf werden weitere Akteure in die Konzeptentwicklung einbezogen. Neben konkreten Maßnahmenvorschlägen enthält das Konzept auch eine Bewertung in Bezug auf Kosten und Nutzen, eine Priorisierung der Maßnahmen sowie einen Fahrplan für die weitere Umsetzung. Ein wichtiges Element ist die Kommunikation an die Mitarbeiter, um diese für die Umsetzung zu begeistern und über die vorhandenen oder geplanten Mobilitätsoptionen zu informieren.

Sobald ein abgestimmtes Konzept vorliegt, kann mit der **Umsetzung** der Maßnahmen begonnen werden - zum Beispiel in den folgenden Bereichen:

- Fuhrparkmanagement
- Dienstreisemanagement
- ÖPNV-Anbindung und Job-Ticket
- Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw
- Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs
- Förderung von Fahrgemeinschaften

Wichtig ist hierbei eine regelmäßige Abstimmung der Akteure, um den Stand der Konzeptumsetzung im Blick zu behalten und gegebenenfalls nachsteuern zu können.

Nachdem die ersten Maßnahmen umgesetzt sind, ist eine regelmäßige **Erfolgskontrolle** sinnvoll. Nach einer angemessenen Zeit kann auch erneut eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt werden, um zu analysieren, ob die Maßnahmen die gewünschten Effekte hatten und an welchen Stellen weitere Verbesserungen möglich sind.

Das Kernziel muss bei allen Maßnahmen immer sein, das Mobilitätsmanagement im Unternehmen bzw. der Kommune **langfristig zu verankern**.

5.2. POTENZIALE IN GREIFSWALD

5.2.1. UNTERNEHMEN UND INSTITUTIONEN

In der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sind überwiegend klein- und mittelständische Unternehmen angesiedelt, wobei die Wirtschaft durch die Universität, das Universitätsklinikum, Verwaltung und Landeseinrichtungen geprägt ist, die auch die Mehrzahl der Arbeitsplätze anbieten. Dennoch beschäftigen eine Reihe von Unternehmen und Institutionen Mitarbeiter in dreistelliger bzw. vierstelliger Zahl. Durch die große Anzahl an Beschäftigten sind insbesondere diese Unternehmen bzw. Institutionen die wesentlichen Ansprechpartner, um Lösungen für eine nachhaltige Pendlermobilität zu erarbeiten. Hierzu zählt zudem die Ausweitung des CarSharing auf gewerbliche Nutzer, weshalb in Zusammenarbeit mit der IHK die Unternehmen identifiziert und angesprochen worden sind, die mehr als 50 Mitarbeiter beschäftigen.

Die Standorte der Unternehmen bzw. Institutionen und die Befragungsteilnehmer können Abbildung 5-1 entnommen werden.

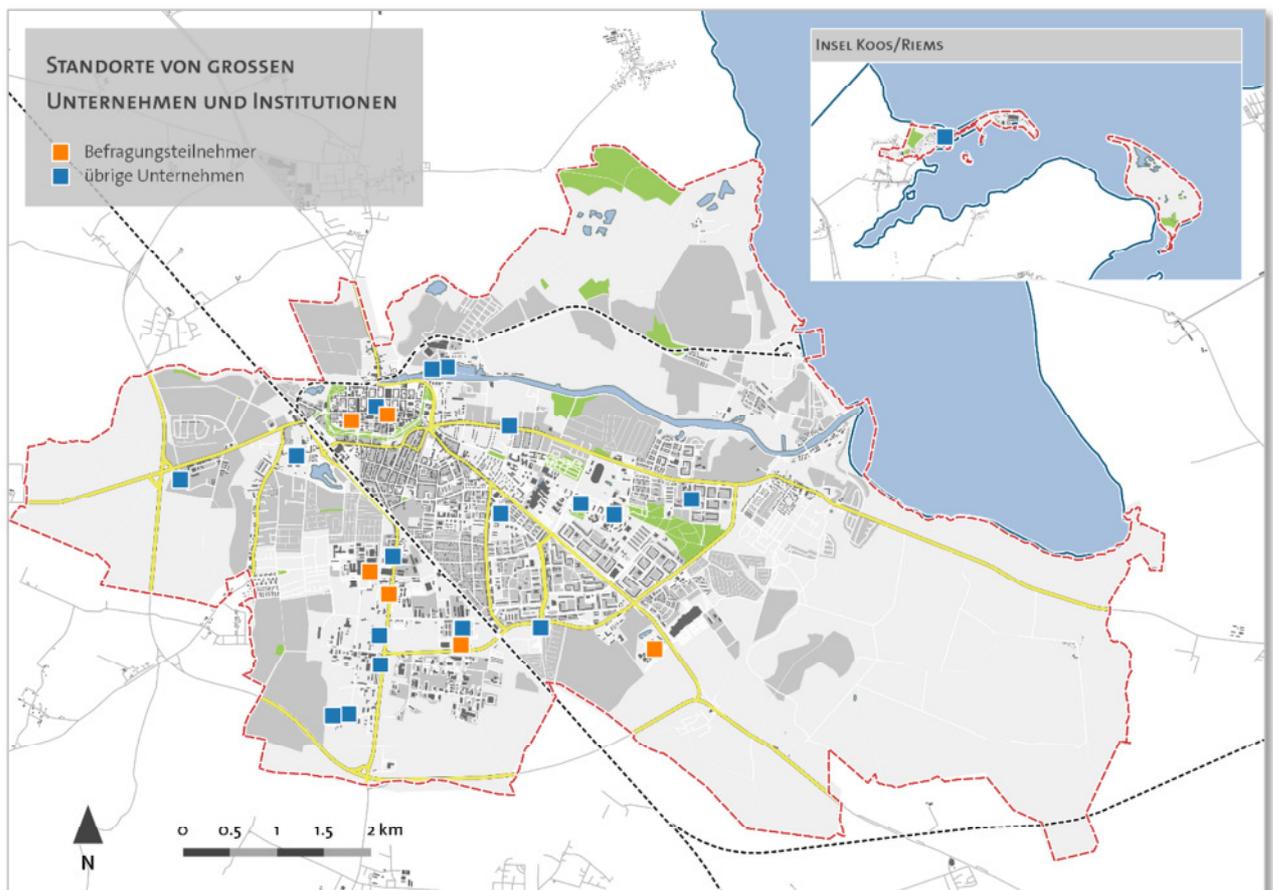


Abbildung 5-1: Karte der Standorte großer Unternehmen und Institutionen (Befragungsteilnehmer und übrige größeren Unternehmen)

5.2.2. MITARBEITERBEFRAGUNGEN

Methodik

Zunächst wurden die mitarbeiterstärksten Unternehmen und Institutionen angeschrieben und über das vorliegende Projekt und dessen Inhalte informiert und auf die Beteiligungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht. Bei Interesse wurde die Möglichkeit einer Kontaktaufnahme eingeräumt und entsprechende Rückmeldungen der Unternehmen aufgenommen. Um die Potenziale je nach Institution und Standort zu evaluieren, wurde angeboten, zunächst eine Onlinebefragung der Mitarbeiter durchzuführen. Darüber hinaus wurden bilaterale Gespräche mit den entsprechenden Verantwortlichen Mitarbeitern in den Institutionen geführt.

Angeschrieben wurden insgesamt 24 Unternehmen. Rückmeldungen gab es jedoch auch auf Nachfrage nur durch die in Tabelle 2-1 aufgeführten Unternehmen und Institutionen.

Die Befragungen wurden zwischen September 2014 und Januar 2015 durchgeführt. Die Bearbeitung des Fragebogens dauerte in der Regel zwischen 10 und 15 Minuten je nach Nutzer. Die Befragungszeiträume betragen zwei Wochen.

Ergebnisse

Die Auswertung der Ergebnisse erfolgte unmittelbar nach Abschluss der Befragungen. Die Ergebnisse wurden zum Projektende als Zusammenfassung den Teilnehmern übergeben und können im Anhang eingesehen werden.

5.3. BETRIEBLICHE RADVERKEHRSFÖRDERUNG

5.3.1. ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG

Im Folgenden wird auf die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in den Unternehmen und Institutionen Bezug genommen. Insbesondere sollte die Befragung Rückschlüsse auf die Potentiale und Ansatzpunkte im Bereich der Mobilität der Mitarbeiter zulassen, weshalb hier vor allem auf den Modal-Split, die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die Wechselbereitschaft fokussiert wird.

Modal-Split

Zunächst ist es notwendig, einen Überblick über die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung in einem Unternehmen zu erhalten um erste Ansatzpunkte einer nachhaltigen Pendlermobilität zu identifizieren. Dabei geht es vor allem z.B. im Rahmen eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements um die Erhöhung der Nutzungsfrequenz der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dies hat in den meisten Fällen positive und unmittelbare finanzielle und persönliche Effekte für die Mitarbeiter und kann auch für das Unternehmen zahlreiche positive Effekte nach sich ziehen.

Unternehmen/Institution	Pkw [Winter]	Pkw- Mitfahrer [Winter]	Fahrrad [Winter]	Fuß [Winter]	ÖPNV [Winter]	Sonstige [Winter]
Stadtverwaltung Greifswald (n=131)	35% [42,3%]	1,7% [2,9%]	49,5% [32,1%]	10% [16,6%]	1,6% [4,6%]	2,2% [1,5%]
Stadtwerke Greifswald GmbH (n=37 [36])	61,7% [72,3%]	2,4% [3,4%]	32,7% [16,6%]	1% [2%]	1,6% [5,4%]	0,6% [0,3%]
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (n=478)	37,1% [43,7%]	1,8% [2,9%]	46,9% [33,8%]	8,5% [12%]	4,8% [6,8%]	0,9% [0,8%]
Max-Planck-Institut für Plasmaphysik (n=166)	50,1% [58,5%]	4,5% [6,2%]	37,1% [24,9%]	2,2% [2,5%]	3,5% [6,2%]	3,3% [1,7%]
ml&s GmbH (n=122)	55,9% [65,7%]	2,6% [4,5%]	35,5% [24,6%]	1,2% [2%]	1% [2,9%]	3,8% [0,3%]
Sparkasse Vorpommern (n=81)	64% [70%]	9,3% [10,9%]	12,8% [5,7%]	2,7% [2,7%]	10,2% [10,7%]	1% [0%]

Tabelle 5-1: Modal-Split in den Befragten Unternehmen/Institutionen

Deutlich wird in der Erhebung, dass Unternehmen oder Institutionen mit Standorte in weniger städtebaulich integrierten Lagen bzw. in Randlage eine deutlich erhöhte Nutzung des Pkw verzeichnen. Dies trifft beispielsweise auf das Max-Planck-Institut in Greifswald, die ml&s GmbH, die Stadtwerke sowie die Sparkasse Vorpommern zu. Dennoch ist die Nutzung des Fahrrades als zweitwichtigstes Verkehrsmittel sehr hoch. Der ÖPNV spielt für die überwiegende Mehrheit der Befragten keine Rolle. Zudem sinkt die Nutzung des Fahrrads im Winter bei allen Befragten deutlich ab. Insgesamt ist jedoch zu konstatieren, dass die

Fahrradnutzung der Belegschaften im Vergleich zu anderen Befragungen überdurchschnittlich hoch ist.

Alternative Verkehrsmittelwahl im Überblick

Um im Zuge der Potentialeinschätzung die Innensicht der Angestellten besser verstehen zu können und die Möglichkeiten zur Motivation multi- bzw. intermodaler Verkehrsmittelnutzung abschätzen zu können, wurde nach der Bereitschaft zur Nutzung alternativer Mobilitätsangebote gefragt. Insbesondere stand hierbei die Bereitschaft zur (häufigeren) Nutzung von Fahrgemeinschaften, Fahrrad, Elektrofahrrädern (bzw. Pedelecs) und Bus/Bahn (ÖPNV) im Fokus des Erkenntnisinteresses. Darüber hinaus konnten die Befragten in freier Texteingabe Bedingungen bzw. zu erfüllende Verbesserungsvorschläge nennen, die einen Umstieg bzw. die häufigere Nutzung positiv beeinflussen würden.

Unternehmen/Institution	Fahrgemeinschaften [nutze es bereits]	Fahrrad [nutze es bereits]	Elektrofahrrad/ Pedelecs [nutze es bereits]	Bus/Bahn (ÖPNV) [nutze es bereits]
Stadtverwaltung Greifswald	11,9% [1,5%] / n=108	30,6% [34,3%] / n=122	11,9% [1%] / n=117	19,4% [4,5%] / n=118
Stadtwerke Greifswald GmbH	24,3% [2,7%] / n=37	48,6% [24,3%] / n=35	32,4% [0%] / n=31	29,7% [2,7%] / n=35
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald	14,2% [3,8%] / n=424	32,4% [35,9%] / n=456	19% [1%] / n=440	30,7% [9%] / n=451
Max-Planck-Institut für Plasmaphysik	18,6% [7,8%] / n=158	34,7% [34,1%] / n=162	26,3% [0,6%] / n=157	37,7% [7,2%] / n=160
ml&s GmbH	12,4% [6,2%] / n=116	38,8% [21,7%] / n=119	17,8% [0%] / n=110	24,8% [1,6%] / n=116
Sparkasse Vorpommern	24,1% [15,7%] / n=81	21,7% [14,5%] / n=81	14,5% [2,4%] / n=77	26,5% [13,3%] / n=81

Tabelle 5-2: Bereitschaft zur (häufigeren) Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes

Insgesamt kann eine hohe individuelle Bereitschaft zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel in den befragten Institutionen konstatiert werden. Auffällig ist dabei insbesondere das hohe Interesse an einer (häufigeren) Nutzung von Bus oder Bahn (ÖPNV) im Gegensatz zur tatsächlichen Nutzung. Eine ähnliche Diskrepanz kann für die Nutzung von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs sowie Fahrgemeinschaften festgestellt werden.

Ansatzpunkte für die betriebliche Radverkehrsförderung ergeben sich vor allem aus der Bereitschaft das Fahrrad (häufiger) auf dem Arbeitsweg oder eine Teilstrecke zu nutzen. Hierbei ist das Fahrrad in nahezu allen befragten Institutionen das Verkehrsmittel mit der höchsten Umstiegsbereitschaft. Gleichzeitig geben sehr viele Mitarbeiter an, dass sie auch bereits zum Befragungszeitpunkt das Fahrrad für den gesamten Arbeitsweg oder eine Teilstrecke zumindest gelegentlich nutzen. Das höchste Interesse zeigen dabei die Beschäftigten der Stadtwerke. Hier können sich ca. 49% der Befragten eine häufigere Nutzung des Fahrrads vorstellen. Tatsächlich nutzt es aber bisher nur ungefähr die Hälfte.

Mitarbeiter der Sparkasse Vorpommern zeigen das geringste Interesse am Umstieg auf das Fahrrad, was u.a. jedoch durch den großen Einzugsradius der Pendler (große Distanzen), Restriktionen der Berufskleidung und die periphere Lage des Hauptstandortes erklärbar sein kann. Dennoch ist in allen Institutionen ein hohes zusätzliches Potential an Rad fahrenden Mitarbeitern zu konstatieren, welches durch geeignete Maßnahmen zum Umstieg motiviert werden kann.

Um individuelle bzw. generell Hemmnisse oder Förderfaktoren zu erfassen, die die Mitarbeiter von der Durchführung einer Verhaltensänderung abhalten bzw. sie dazu motivieren (würden), konnten zusätzliche Angaben als freie Textangaben getroffen werden. Diese wurden im Rahmen einer Inhaltsanalyse ausgewertet und können Anhang 12.1.5 entnommen werden.

Generell kann jedoch konstatiert werden, dass für einen Großteil der Befragten eine Verbesserung der Fahrradwegeinfrastruktur im Vordergrund steht. Zwar sei in den letzten Jahren viel auf diesem Gebiet geschehen, die Anstrengungen reichten jedoch noch nicht aus. Insbesondere Fahrbahnschäden und überalterte Infrastruktur, die nicht mehr dem Stand der Technik entspricht, wurden moniert. Zudem fühlen sich viele Mitarbeiter auf Fahrradstreifen auf der Fahrbahn nicht sicher, was aus objektiver Sicht generell nach Auswertungen des Unfallgeschehens nicht der Fall ist. Fahrradparken stellt einen weiteren wichtigen Punkt dar, den die Mitarbeiter zur Sprache brachten. Viele wünschen sich überdachte und beleuchtete Abstellanlagen, die die Fahrräder vor Vandalismus bzw. Diebstahl und Witterungseinflüssen schützen. Duschen oder Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz wurde von einem Teil der Mitarbeiter als möglicher Förderfaktor ebenso genannt.

Hemmfaktoren stellen für viele zu lange Wege zur Arbeit dar und manche sind auf das Auto angewiesen, weil hiermit beispielsweise die Kinder zur Betreuungseinrichtung oder Schule gebracht werden müssen. Ggf. haben sich hier vor allem Pendler aus dem Umland zur Wort gemeldet, da die durchschnittliche Wegelänge zum Arbeitsplatz in Greifswald zwei Kilometer beträgt. Ein weiterer Hemmfaktor ist für einen Teil der Mitarbeiter der fehlende Winterdienst, der die Nutzbarkeit des Fahrrades in der kalten Jahreszeit erheblich einschränkt.

5.3.2. EMPFEHLUNGEN

Kommunikation Radverkehr im Unternehmen

Durch kommunikative Maßnahmen kann die Fahrradnutzung durch die Mitarbeiter weiter gefördert werden. Neben der reinen Information, z.B. zu geeigneten Radwegen, sind auch bewusstseinsbildende Maßnahmen wichtig, die Gesundheitsförderung und Spaß in den Vordergrund stellen. Informationen über sichere und attraktive Radwege können über verschiedene Wege verbreitet werden, z.B.:

- Spezifische Informationen für das Unternehmen im Internet / Intranet
- Spezifische Informationen in der Mitarbeiterzeitung oder in einer Broschüre
- Radwegekarte mit Wegen zum Standort
- Radroutenplaner im Internet oder als App

Motivierende und bewusstseinsbildende Maßnahmen sind z.B.:

- Aktionstage (Radlerfrühstück, Testaktionen für Fahrräder oder Pedelecs)

- Wettbewerbe (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“)
- Incentivierung, z.B. Erstattung eines nicht genutzten Parkplatzes, Bereitstellung von Fahrrädern und Zubehör
- „Fahrraddoktor“ (Reparatur- und Wartungsservice während der Arbeitszeit)

Nutzen: Durch die Kommunikationsmaßnahmen können die Wirkungen der anderen Maßnahmen zur Fahrradförderung verstärkt und mehr Mitarbeiter zum Radfahren motiviert werden. Die Mitarbeiter sparen Mobilitätskosten und tun etwas für ihre Gesundheit. Das Unternehmen profitiert von einer geringeren Nachfrage nach Parkplätzen, spart ggf. Kosten und kann sich als umweltbewusster und attraktiver Arbeitgeber präsentieren.

Aufwand: Der Aufwand für die Kommunikationsmaßnahmen ist im Vergleich zu investiven Maßnahmen eher gering, allerdings muss das Angebot für die Radfahrer und die kommunizierten Inhalte in einem sinnvollen Zusammenhang stehen.

Firmenfahrräder und -pedelecs

Für den Weg zur Arbeit und für Dienstwege ist das Fahrrad oder ein Pedelec oft die ideale Lösung. Zwei Ansätze für Firmenfahrräder sind denkbar:

- Individuelle Firmenfahrräder oder Pedelecs für einen Mitarbeiter, die dieser für den Weg zur Arbeit, für Dienstwege und auch privat nutzen kann. Das Fahrrad oder Pedelec kann damit wie ein Dienstwagen zum Gehaltsbestandteil werden. Die Verantwortung für das Rad liegt hierbei zunächst beim Mitarbeiter.
- Pool-Fahrräder oder Pedelecs, die an Standort des Unternehmens stehen und von den Mitarbeitern für Dienstwege genutzt werden können. Hierfür müssen im Unternehmen Strukturen für die Reservierung, Schlüsselausgabe und Wartung der Räder implementiert werden.

Nutzen: Beiden Ansätze machen die Nutzung des Fahrrads oder eines Pedelecs attraktiver und führen zu einer vermehrten Nutzung. Entsprechend liegen die Vorteile bei Kosteneinsparungen für Mitarbeiter und Unternehmen, in der Gesundheitsförderung und in der Entlastung der Parkplatzsituation.

Aufwand: Für die Anschaffung und Wartung der Fahrräder bzw. Pedelecs können Verträge mit verschiedenen Dienstleistern (z.B. Leaseraad, Velofaktur) geschlossen werden. Die Regelungen zur Finanzierung und Mitarbeiterüberlassung sind denen zur Finanzierung von Dienstfahrzeugen gleichgestellt. Im Unternehmen müssen die Strukturen zur Verwaltung der Dienstfahrräder / Pedelecs geschaffen werden.

5.4. CARSHARING FÜR GEWERBLICHE NUTZER

5.4.1. ANGEBOT IN GREIFSWALD

CarSharing wird in Greifswald seit 2014 durch ein Konsortium angeboten, hier arbeiten die Stadtwerke Greifswald mit der City-Car Autovermietung GmbH³ und der Drive-CarSharing

³ Stammsitz in Neubrandenburg, weitere Informationen siehe <http://www.city-car-autovermietung.de/>

GmbH zusammen. Das Angebot basiert auf dem System der DB Rent GmbH, einer Tochter der Deutschen Bahn AG, die mit dem Angebot Flinkster am Markt aktiv ist.

Auf diesem Weg ist eine Einbindung in das deutschlandweit verfügbare Angebot von Flinkster sichergestellt: Kunden von Flinkster können auf die Fahrzeuge in Greifswald zugreifen und umgekehrt stehen den Greifswalder Kunden bundesweit alle Fahrzeuge von Flinkster und den weiteren Kooperationspartnern zur Verfügung. Die Qualität dieser Buchungsplattform kann als gut bis sehr gut eingeschätzt werden und als sichere Plattform für eine weitere Entwicklung des Angebotes in Greifswald.

Derzeit stehen an zwei Stationen insgesamt drei Fahrzeuge zur Verfügung. In der Dompassage steht in der Tiefgarage ein Fahrzeug der „Mini-Klasse“ (Opel Adam), am Nexö-Platz stehen zwei Fahrzeuge (Opel Adam und Opel Corsa).⁴ Damit ist das Angebot an zentralen Standorten verfügbar, die per ÖPNV und Fahrrad sehr gut erreichbar sind. Fahrzeugauswahl und -anzahl sind ein gutes Basisangebot, das nach Wunsch der beteiligten Unternehmen ausgebaut werden soll.

Drive CarSharing bietet den Kunden vier Tarifarten. Neben dem Standardtarif mit 10 € Monatsbeitrag gibt es drei weitere Tarife für Abonnementkunden des ÖPNV, für Studenten und für Firmen und Unternehmen mit je 5 € Monatsbeitrag. Die variablen Kosten für die Nutzung liegen bei 3,25 € pro Stunde und 0,16 € pro Kilometer für Fahrzeuge der Miniklasse.⁵ Dies sind marktgängige und attraktive Preise, wie sie bei vielen deutschen Anbietern üblich sind.

Die Zahl der gewerblichen Nutzer ist derzeit noch verschwindend gering. Gewerbliche Nutzer sind für CarSharing-Unternehmen sehr wichtig, da deren Fahrzeugnutzung zumeist tagsüber an Werktagen und die Nutzung durch Privatkunden in den Abendstunden und am Wochenende stattfindet - beide Kundengruppen sind also komplementär für den Anbieter.

5.4.2. ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG

Die Ergebnisse der Befragung zeigen ein gemischtes Bild: Bisher gibt es kaum Nutzer des bestehenden Angebotes. Jedoch gibt es eine sehr positive Einschätzung des Angebotes und ein insgesamt großes Interesse - damit kann für den weiteren Ausbau des Angebotes von einem Potenzial ausgegangen werden.

Die folgenden Grafiken zeigen die Antworten der Mitarbeiter der Stadtverwaltung (dunkelrot), der Stadtwerke (hellrot) und der Sparkasse (grau).

Abbildung 5-2 zeigt den Bekanntheitsgrad des CarSharing-Angebotes in Greifswald. Derzeit nutzen nur sehr wenige der Befragten das Angebot.

⁴ Informationen Stand August 2015

⁵ Das detaillierte Preisgefüge ist gelistet unter <https://www.drive-carsharing.com/preise/>

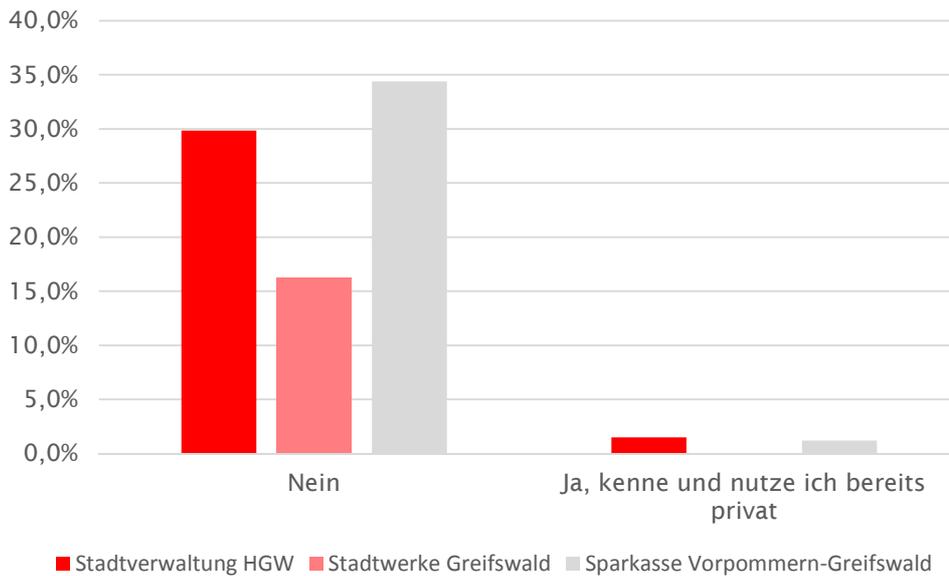


Abbildung 5-2: "Kennen und nutzen Sie CarSharing?"

Abbildung 5-3 zeigt die generelle Einschätzung zum Thema CarSharing. Es fällt auf, dass die Idee insgesamt recht positiv bewertet wird - insbesondere von den Mitarbeitern der Stadtwerke, die durch das hauseigene Kooperationsangebot das detaillierteste Vorwissen haben dürften. Überraschend ist die äußerst negative Einschätzung der Mitarbeiter der Sparkasse, wo 35 % der Mitarbeiter CarSharing grundsätzlich für keine gute Idee halten.

Abbildung 5-4 zeigt die Bereitschaft, das neue Angebot auch zu nutzen. 30 - 40 % der

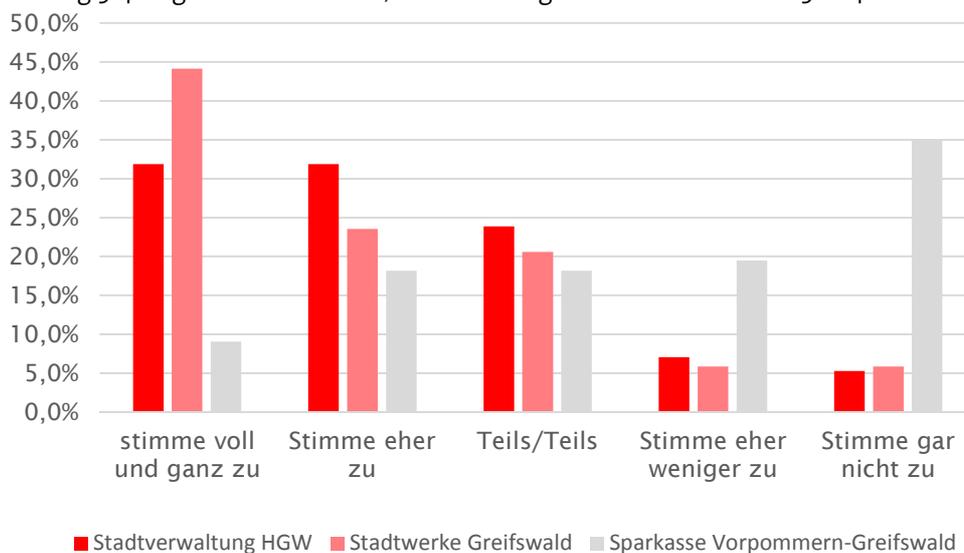


Abbildung 5-3: "Ich halte CarSharing grundsätzlich für eine gute Idee."

Mitarbeiter der Stadt und der Stadtwerke können sich die Nutzung vorstellen, während es mit über 75 % Ablehnung bei den Mitarbeitern der Sparkasse regelrecht durchfällt.

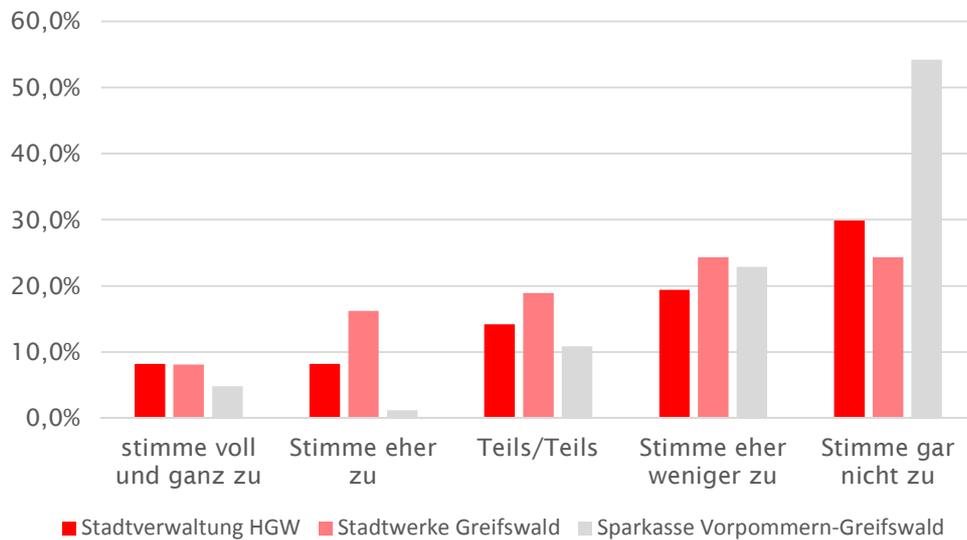


Abbildung 5-4: "Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, CarSharing zu nutzen"

Abbildung 5-5 zeigt die Antworten auf die noch weitergehende Frage, ob sich der / die Befragte auch einen Verzicht auf das eigene Auto vorstellen können. 5 - 10 % der Mitarbeiter sind dabei voll und ganz der Meinung, auf ein eigenes Auto verzichten zu können, weitere ca. 10 % eventuell. Hier liegt das Potenzial für den nächsten Schritt zum Ausbau des Angebotes.

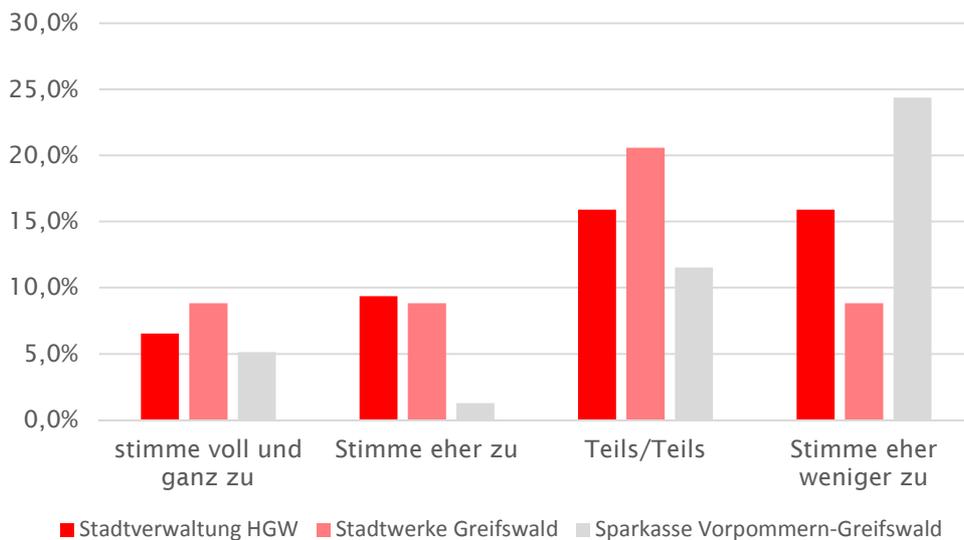


Abbildung 5-5: "Ich kann mir grundsätzlich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten."

5.4.3. EMPFEHLUNGEN

Die Weiterentwicklung des CarSharing-Konzeptes ist zentral mit der Vorbildfunktion einzelner Personen und Institutionen verbunden, da aus diversen Einzelgesprächen vor Ort insgesamt eine zurückhaltende Bewertung des Konzeptes festzustellen ist. Die Empfehlungen beziehen sich daher auf ein Engagement der Stadt Greifswald, um das Thema CarSharing in die Köpfe und auf die Straßen zu bringen.

Vorbildcharakter: Einführung Corporate CarSharing in kommunalen Fuhrparks

Die Stadt und ihre Repräsentanten werden im Bereich der Mobilität an den eigenen Handlungen gemessen, da die Institutionen in der Stadt eigenen Verkehr erzeugen und damit mit gutem Beispiel vorangehen können. Glaubwürdigkeit entsteht somit nur durch Maßnahmen im eigenen Hause.

Der Fuhrpark der Stadt wurde bereits im Rahmen einer Bachelorarbeit ausführlich analysiert (Trautmann 2012). Die Arbeit zeigte eine durchschnittliche Fahrleistung von 9.164 Kilometern pro Fahrzeug. Bezüglich der Auslastung schreibt Herr Trautmann: „Allgemein lässt sich festhalten, dass die frühen Stunden von 8 bis 12 Uhr am häufigsten für die Fahrten benutzt werden. Zusammen addiert erreichen diese Stunden 50 % der Gesamtfahrzeit. Ab 12 Uhr gehen die Anteile zurück und ab 16 Uhr nehmen sie noch stärker ab. Je später der Tag wird, desto geringer wird der Anteil der Fahrzeit zu den späten Stunden. Von 12-16 Uhr liegt der durchschnittliche Wert bei 37 % der Fahrzeit und danach bis 20 Uhr nur noch bei 8 %.“

Diese Zahlen legen die Vermutung nahe, dass der Fuhrpark nicht gut ausgelastet ist und insbesondere in den Nachmittags- und Abendstunden noch erhebliche Kapazitäten bestehen.

Sofern die Fahrzeuge keine Sonderfahrzeuge sind, können Pkw im Regelfall problemlos durch CarSharing-Fahrzeuge ersetzt werden. Im günstigsten Fall kann ein CarSharing-Anbieter Fahrzeuge auf den bestehenden Parkplätzen bereitstellen, sodass die Mitarbeiter tagsüber auf die Fahrzeuge zugreifen können und abends sowie am Wochenende den anderen Kunden des Unternehmens zur Verfügung stehen.

Durch sogenannte „Blockbuchungen“ kann sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge zu den Spitzenbedarfszeiten den Mitarbeitern zur Verfügung stehen. Auch für den Zugriff auf die Fahrzeuge (Buchung, Fahrzeugöffnung und Rückgabe sowie Abrechnung) gibt es diverse technische Lösungen, darunter auch sehr einfache und wenig kostenintensive wie z.B. persönliche Schlüsselübergaben oder Schlüsseltresore.

Kommunikation: CarSharing muss als Thema kontinuierlich gepflegt werden

Ein weiterer Schlüssel zum Erfolg ist die Einbindung des Angebotes in eine konsistente Außenkommunikation gegenüber den Bürgern und den Unternehmen in Greifswald. Hier geht es zum einen um die Berücksichtigung dieses Angebotes (und aller weiteren Themen der „nachhaltigen Mobilität“) in Planungsunterlagen, auf den Websites der Stadt und weiteren Medien (wie z.B. einem Neubürgerhandbuch). Das Angebot muss ebenso konsequent dem Bürger empfohlen werden wie dies im Falle des ÖPNV geschieht.

Neben diesen kommunikativen Maßnahmen ist es sehr hilfreich, ein Vorbild zu etablieren in Form einer Person in herausgehobener Position oder mit hohem Bekanntheitsgrad in

Greifswald. Wenn eine Person ein Thema vertritt, erfüllt dies die wichtige emotionale Komponente neben den oben genannten sachlichen Argumenten auf Planungsebene.

Sichtbarkeit: Stellplätze an zentralen, gut sichtbaren Orten

In der Zusammenführung der genannten Punkte sind Stellplätze an zentralen und gut sichtbaren Stellen elementar für den Erfolg eines CarSharing-Angebotes. Es gilt die Grundregel: Je höher der Parkdruck, desto erfolgreicher das CarSharing.

Die Umwidmung von Parkplätzen in Fahrradstellflächen für das Radverleihsystem UsedomRad zeigt dies exemplarisch: An Stellen mit hoher Nachfrage (in diesem Falle am Marktplatz direkt vor dem Rathaus) ist eine Umwidmung auch deshalb sinnvoll, weil die positiven Effekte jene einer Bereitstellung eines einfachen Pkw-Parkplatzes überwiegen.

In diesem Fall sind es die wissenschaftlich nachgewiesenen ökologischen Effekte des CarSharings, die eine Umnutzung eines Pkw-Stellplatzes zu einem CarSharing-Stellplatz im Sinne des öffentlichen Interesses höherwertiger werden lässt.

Die Nutzung bestehender kommunaler Parkplätze sollte hierbei an erster Stelle betrachtet werden, wobei Sichtbarkeit ein entscheidender Faktor ist. Wie alle anderen Produkte auch, benötigt das CarSharing ein funktionierendes Marketing, das in erster Linie von Sichtbarkeit abhängt. Besser als Werbeplakate ist dabei ein sichtbares Fahrzeug, da damit potenziellen Kunden die Verfügbarkeit des Fahrzeugs und Erreichbarkeit des Stellplatzes im wahrsten Sinne vor Augen geführt werden.

Standort am Hauptbahnhof

Während Standorte in der Innenstadt überwiegend für die Bevölkerung interessant sind, ist ein möglicher CarSharing-Stellplatz am Bahnhof insbesondere für Besucher und Touristen attraktiv. Nicht alle Besucher wollen in die Innenstadt, und für weiter außerhalb gelegene Ziele ist ein Mietwagenangebot ein attraktives Angebot. Geschäftsreisende mit kürzeren Terminen können von dem Angebot ebenso profitieren wie Touristen mit mehrtägigen Reiseplänen. Da dieser Standort in das bestehende Angebot der Deutschen Bahn (Flinkster) integriert wäre und damit für alle (zumeist bahnaffine) Flinksterkunden sichtbar wäre, ist dieser Standort mit hoher Priorität zu sehen.

Als Standort kämen Flächen westlich sowie östlich vor dem Bahnhof in Frage. Der westlich gelegene Bereich wurde bereits umgestaltet und bietet einen Parkplatz, auf dem gegen Gebühr geparkt werden kann. Einige Plätze sind für Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG reserviert, hier konnte aber trotz diverser Telefonate nicht geklärt werden, ob Flächen zur Verfügung stehen bzw. angemietet werden können.

Der östlich gelegene Vorplatz ist das Eingangstor zur Innenstadt von Greifswald und deutlich attraktiver gelegen als sein westliches Pendant. Hier befinden sich der Busbahnhof und der Taxenstand. Der Bereich wurde zur Zeit der Untersuchung in 2015 umgestaltet, die Planungen sehen aber keine Stellplätze für CarSharing-Fahrzeuge vor. Im Bereich der vorhandenen (Kurzzeit-) Parkplätze besteht keine Möglichkeit der Abmarkierung der Flächen, da diese im öffentlichen Straßenraum liegen und nach der derzeit gültigen Straßenverkehrsordnung eine ausschließliche Nutzung für CarSharing-Fahrzeuge nicht möglich ist.

Nördlich des Busbahnhofs soll ein weiterer Parkplatz entstehen. Dieser Parkplatz wäre auf Privatgelände im Besitz der Stadt, so dass problemlos Parkflächen für CarSharing abmarkiert und vorgehalten werden kann. Dies wird als einfachste Variante dringend empfohlen, die Erreichbarkeit kann als ausreichend angesehen werden.

Standort Östlich der Innenstadt

Für den Bereich zwischen den Straßen Schützenstraße, Friedrich-Loeffler-Straße und Hansering wird derzeit ein Bebauungsplan erstellt, entsprechend sind die Flächenwidmungen noch nicht finalisiert. Hier können Bereiche für CarSharing-Stellplätze entsprechend gewidmet und damit langfristig gesichert werden. Die Lage ist mit seiner Nähe zur Altstadt und der guten Erreichbarkeit per ÖPNV und Fahrrad ein attraktiver CarSharing-Standort, auch für die in der Innenstadt ansässigen Unternehmen.

6. MASSNAHME RAD-/MOBILITÄTSSTATION GREIFSWALD HAUPTBAHNHOF

6.1. IDEE

Eine Radstation ermöglicht in erster Linie die sichere Unterbringung von Fahrrädern am Bahnhof, um die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn optimal zu verknüpfen. Eine Radstation schützt durch eine Zugangskontrolle und ggf. eine weitere Überwachung erheblich besser vor Diebstahl und Vandalismus als offen zugängliche Abstellanlagen. Damit ermöglicht sie die Nutzung hochwertiger Fahrräder oder Pedelecs für die Fahrt zum oder vom Bahnhof. Eine Radstation im klassischen Sinne beinhaltet neben dem gesicherten Fahrradparken als wesentliche weitere Merkmale einen Reparaturservice, Fahrradverleih und Beratung.

Eine Mobilitätsstation stellt eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger her. Im Vergleich zu Mobilpunkten weist eine Mobilitätsstation eine größere Kapazität auf, vor allem durch die Lage an einer ÖPNV-Station mit hohen Fahrgastzahlen. Als Ergänzung einer Radstation umfasst sie vor allem zusätzlich ein Angebot von CarSharing-Fahrzeugen.

In Greifswald bestand der Wunsch nach einer Radstation, die den Bahnhof für Radfahrer attraktiver macht, schon länger. Im Herbst 2010 hat die Greifswalder Bürgerschaft das Integrierte Klimaschutzkonzept und den Radverkehrsplan beschlossen. Darin ist als Leitprojekt einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität eine Rad-/



Mobilitätsstation genannt. 2011 wurde dazu eine Machbarkeitsstudie erstellt. Der darin enthaltene Vorentwurf sah im Kern eine Radstation mit ca. 200 Abstellplätzen für bewachtes Fahrradparken, 20 Leihfahrrädern und einer Reparaturwerkstatt für zwei Arbeitskräfte vor. In einer zweistöckigen Variante war zusätzlich in der oberen Etage ein separates Café vorgesehen, das durch ein entsprechendes Informationsangebot auch die Funktion einer Mobilitätsstation übernehmen sollte.

6.2. AUSGANGSSITUATION UND PLANUNGSSTAND 2014

Im Jahr 2013 wurde der neue ZOB nördlich vom Bahnhofsvorplatz eröffnet. Darin ist eine „Mobilitätszentrale Vorpommern“ integriert, in der Fahrkarten und Informationen zum Busverkehr erhältlich sind, sowie ein Warteraum. Unter dem Dach des ZOB befindet sich auch eine UsedomRad-Station, die von der Mobilitätszentrale mit betreut wird. Damit ist neben dem eigentlichen Bahnhof eine weitere attraktive Einrichtung für eine nachhaltige Mobilität geschaffen worden. Die Mobilitätszentrale ist jeweils von Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet.



Der Bahnhofsvorplatz wurde 2014 umgestaltet, ohne Berücksichtigung der Radstation. Auf der als Standort für die Radstation favorisierten Fläche am südlichen Rand des Platzes werden 152 Fahrradbügel installiert, die frei zugänglich sind und

Abstellmöglichkeiten für ca. 300 Fahrräder bieten. Das ist mit der Realisierung einer Radstation in der Form, wie sie in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen wurde, nicht vereinbar. Das konkurrierende Angebot an Fahrradbügel an diesem Standort verringert in jedem Fall das Nutzerpotenzial für eine kostenpflichtige Abstellanlage.

Das Land hat nach der Erstellung der Machbarkeitsstudie zur Rad- und Mobilitätsstation 2011 Fördermöglichkeiten für die Errichtung von Radstationen geschaffen. Die „Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Land Mecklenburg-Vorpommern“ vom 18. November 2014 sieht für Radstationen in der Regel einen Fördersatz von 75 Prozent vor, wobei in Ausnahmefällen auch eine Vollfinanzierung möglich ist.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung erwartet einen entsprechenden Förderantrag aus Greifswald.

6.3. STANDORTENTSCHEIDUNG FÜR DIE FLÄCHE VOR DEN KAW-HALLEN

Zur Entscheidung für einen Standort wurden erneut die drei bereits in der Machbarkeitsstudie untersuchten Alternativen (Südseite Bahnhofsvorplatz, Wallanlage, Überdachte Abstellanlage vor den KAW-Hallen) betrachtet. Dabei wurden folgende Kriterien geprüft:



- Nähe zu den Bahnsteigzugängen (Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2+3)
- Erreichbarkeit von den Radrouten (Bahnhofstraße, Bahnunterführung, Wall, Domstraße/Lange Straße)
- Flächenverfügbarkeit (für Basis- und für Plusvariante)
- Sichtbarkeit (für Radfahrer, Bahnfahrer, Fußgänger, Autofahrer)
- Städtebauliche Einordnung (Baukörper, Denkmalschutz)
- Konkurrenzangebote (Überdachte Abstellanlage, geplante Fahrradbügel)
- Potenzial (Gestaltung, zusätzliche Nutzung)

Eine Bewertung der drei Standorte für diese Kriterien findet sich in Anlage 12.1.2. In Anbetracht der erfolgten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde in einer Abstimmung mit der Verwaltung am 10.09.2014 der ausschließliche Fokus auf den Standort an den KAW-Hallen festgelegt.

6.4. BEDINGUNGEN AM STANDORT VOR DEN KAW-HALLEN

In einer verwaltungsinternen Beratung am 25.11.2014 mit Herrn Kaiser, Herrn Imhorst und Frau Ewald (Untere Denkmalschutzbehörde) wurden die Bedingungen für den Standort vor den KAW-Hallen weiter präzisiert:



- Aus denkmalpflegerischer Sicht kann nur ein Baukörper in begrenzter Länge und Höhe angeordnet werden, der nur einen kleineren Teil der Schaufassade der KAW-Halle verdeckt und maximal über ein Geschoss verfügt.
- Es sollte eine Reduzierung der ursprünglich vorgesehenen Größe und Nutzungen erfolgen und damit der Ausschluss einer personenbetriebenen Radstation mit Werkstatt.
- Denkbar wäre eine Einhausung der bestehenden 100 Fahrradstellplätze als Gemeinschaftsanlage. Dafür könnte eine bauliche Erweiterung (maximal 7m in der Länge) an den beiden Stirnseiten durch abgeteilte Einzelfahrradstellplätze erfolgen. Eine einheitliche Gestaltung für den gesamten Baukörper muss gewährleistet sein.
- „Der Baukörper soll in einem sensiblen denkmalpflegerischen und städtebaulichen Bereich eingeordnet werden. Es bestehen wichtige Blickbeziehungen von Westen auf die qualitätsvolle Nordwestfassade der KAW-Hallen mit vorgelagerter Grünanlage. Dementsprechend bedarf es einer qualitätsvollen Gestaltung der Fahrradstation. Die Gestaltung soll zurückhaltend transparent erfolgen. Detailvorschläge sollen im Rahmen einer Planung gemacht werden.“ (Aktennotiz zur Beratung am 25.11.2014)

Eine zwischenzeitlich erwogene Kombination mit der Ansiedlung eines Fahrradhändlers in dem geplanten Einkaufszentrum in den KAW-Hallen ist nach einer Präzisierung der planerischen Bedingungen bei dieser Standortentwicklung nicht mehr möglich. Neben zwei großen Einzelhandelsgeschäften dürfen nur noch wenige sehr kleine Läden mit innenstadtrelevantem Sortiment integriert werden, die flächenmäßig zu klein für ein Fahrradladen wären.

6.5. BEDARFSANALYSE FÜR BEWACHTES FAHRRADPARKEN

Für das bewachte Fahrradparken als Kernfunktion einer Radstation wurde die Bedarfsanalyse der Machbarkeitsstudie von 2011 anhand der neuesten verfügbaren Pendlerzahlen (von Juni 2013) aktualisiert. Die Bedarfsanalyse findet sich in der Anlage 12.1.3. Das Potenzial an Bahnpendlern, die das Fahrrad in Greifswald als Anschlussverkehrsmittel nutzen, hat sich danach um etwa 10% erhöht und stellt sich wie folgt dar:

Potenzial Rad	Einpendler	Auspendler	Summe
Tagespendler	243	162	405
Wochenpendler	65	85	150
Summe	308	247	555

Von diesem Potenzial sind ca. 20 % abzurechnen, für die Greifswald Süd wegen der Lage ihres Wohn- oder Arbeitsortes günstiger als Ein- und Ausstiegsstation ist.

In der Machbarkeitsstudie war von dem verbliebenen Potenzial an Personen, die mit der Bahn pendeln, das Fahrrad als Anschlussverkehrsmittel in Greifswald nutzen und am Hauptbahnhof aus- und einsteigen noch einmal die Hälfte abgezogen worden, weil nur ein Teil bereit ist, sein Fahrrad in eine kostenpflichtige Radstation einzustellen. Dieser Anteil wird sich mit dem ungünstigeren Standort und der attraktiven Konkurrenz durch die neue Abstellanlage auf dem Bahnhofsvorplatz nochmals verkleinern. Daher kann von einem Bedarf von 100 bis 150 Stellplätzen für kostenpflichtiges, gesichertes Fahrradparken ausgegangen werden.

Die Bedarfsanalyse beruht auf sehr vielen Annahmen, die im Ergebnis aber in der Größenordnung mit den tatsächlich abgestellten Fahrrädern am Bahnhof übereinstimmen. Durch die Mitarbeiterbefragungen wird das Potenzial für eine Radstation ebenfalls bestätigt.

6.6. DIMENSIONIERUNG UND ANGEBOTSQUALITÄT

Für die tatsächliche Dimensionierung einer Radstation sind neben der Bedarfsanalyse letztendlich die zur Verfügung stehende Fläche und die Bedingungen für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb weitere entscheidende Faktoren. Die verfügbare Fläche ist an dem neu festgelegten Standort vor den KAW-Hallen etwas kleiner als am ursprünglich favorisierten Standort. Die lichte Höhe der vorhandenen Überdachung und die von der Denkmalpflege geforderte Transparenz stehen dem Einsatz von Doppelstockparkern entgegen. Mit dem genannten Erweiterungsspielraum lassen sich an dem ausgewählten Standort insgesamt ca. 150 Fahrradstellplätze einrichten.

Von diesen 150 Fahrradstellplätzen können alle oder zunächst probenhalber nur ein Teil durch eine Einhausung als Fahrradgarage vor Diebstahl und Vandalismus besser gesichert werden. Damit auch ohne Bewachung eine Zugangsbeschränkung wirksam bleibt, sollten möglichst jeweils nicht mehr als 50 Stellplätze in einer Einheit mit eigenem Eingang und Schließanlage zusammengefasst werden.

Für eine personelle Besetzung zur Bewachung und für einen Reparaturservice reicht die Fläche nicht aus. Ein wirtschaftlicher Betrieb einer personell besetzten Radstation, die hauptsächlich vom bewachten Fahrradparken durch die Gebühren der Nutzer sowie Reparaturservice lebt, würde nach Erfahrungen in anderen Städten ein Vielfaches an Einstellplätzen mit einer hohen Auslastung erfordern.

Eine personell besetzte Radstation braucht somit zusätzliche Einnahmenquellen, sei es durch den Verkauf von Fahrrädern oder Zuschüsse aus Programmen zur Beschäftigungsförderung. Beides erzeugt jedoch weiteren Flächenbedarf.

Das Serviceangebot einer Rad- bzw. Mobilitätsstation kann am Standort auch ohne eigene personelle Besetzung im Wesentlichen abgedeckt werden. Ein Fahrradverleih ist durch die Station von UsedomRad am ZOB vorhanden und nach Kundenregistrierung für diese 24 Stunden verfügbar. Die Mobilitätszentrale am ZOB kann mit Informationsmaterial zum Radfahren und CarSharing ausgestattet werden und das Personal für eine entsprechende Beratung geschult werden.

Lediglich ein Reparaturservice für Fahrräder als wichtiges Element einer Radstation müsste zusätzlich angeboten werden. Dies könnte z.B. so organisiert werden, dass ein

reparaturbedürftiges Fahrrad gekennzeichnet oder in eine extra Box geschoben wird, ein beauftragter Fahrradhändler mit Schlüssel für Box oder Käfig dieses vor den Geschäftszeiten abholt, nach 24 Stunden repariert wieder zurückbringt und ggf. für die Zeit dazwischen ein Ersatzrad einstellt. Ähnlich wird auch bei anderen unbesetzten Radstationen verfahren.

6.7. POTENZIELLE SERVICE-PARTNER FÜR DEN BETRIEB DER RADSTATION

Parallel zur Klärung der Standortfrage wurde mit potenziellen Partnern gesprochen, die bisher Interesse an dem Betrieb einer Radstation geäußert hatten oder aus Sicht der Stadtverwaltung in Frage kämen, um eine personelle Besetzung, Reparaturservice und Fahrradverleih zu gewährleisten.

Drei Fahrradhändler wurden nach ihrer Einschätzung zu Flächenbedarf, Wirtschaftlichkeit und Standortpotenzial sowie ihrem eigenen Umsetzungsinteresse gefragt:

- Herr Riske und Herr Ries, Radladen am Rosengarten, Rudolf-Petershagen-Allee 22a, 17489 Greifswald
- Herr Stark, Fahrrad Stark, Anklamer Straße 70/71, 17489 Greifswald
- Herr Wallis, Radcenter Wallis & Fründ, Rigaer Str. 9, 17493 Greifswald

Als Ergebnis kann zusammengefasst werden, dass keiner der befragten Fahrradhändler tatsächlich Interesse hat, eine Radstation am Bahnhof zu betreiben. Zum einen sind alle mit ihrem eigenen Standort zufrieden und schätzen die Lage am Bahnhof als ungünstiger ein, da sie eher abseits von Wohngebieten und damit den Kunden liegt. Ein Fahrradgeschäft braucht ca. 100 m² Verkaufs- und Lagerfläche für die Re-Finanzierung einer Mitarbeiterstelle. Mindestens zwei Mitarbeiter oder Partner wären für einen Laden aber besser, um durchgehende Geschäftszeiten besser zu ermöglichen. Diese Bedingungen gelten auch für die Einrichtung einer Zweigstelle, sodass auch von Fahrradhändlern außerhalb Greifswalds keine andere Reaktion zu erwarten ist.

Ebenfalls angefragt wurde das BerufsbildungsWerk Greifswald, das einen Ausbildungszweig für Zweiradmechaniker hat. Da dieser Ausbildungsbereich jedoch stark rückläufig ist, lehnte die Geschäftsführung eine Beteiligung an einer Radstation (per Mail vom 04.09.2014) ab. Andere soziale Träger, die im Rahmen von Beschäftigungsförderung in Greifswald Fahrradwerkstätten betreiben und bereits in der Machbarkeitsstudie genannt sind, wurden nicht noch einmal kontaktiert, da auch sie vom Flächenbedarf, ihrer Struktur und Verankerung an den bisherigen Standorten nicht in Frage kommen. Soziale Träger brauchen für Beschäftigungs- oder Ausbildungsmaßnahmen wegen des notwendigen Fachpersonals und Betreuungsschlüssels größere Werkstattflächen mit vielen Arbeitsplätzen und mehr Sozialräume.

Außerdem hat sich ein Bürger bei Herrn Imhorst gemeldet und Interesse an dem Betrieb einer Radstation angemeldet. Im Gespräch konnte dieser jedoch auch kein wirtschaftlich tragfähiges Konzept für eine Radstation darstellen. Als Idee wurde eine Fahrradwaschanlage in Verbindung mit einer Autowaschanlage an einer Tankstelle genannt.

Nach übereinstimmenden Einschätzungen der meisten Gesprächspartner haben sich die Aussichten für einen wirtschaftlichen Betrieb einer Radstation seit der Erstellung der Machbarkeitsstudie verschlechtert, auch weil inzwischen mehrere neue Fahrradgeschäfte in Greifswald eröffnet wurden.

Für eine personell besetzte Radstation findet sich somit in Greifswald in dem üblichen Kreis potenzieller Partner kein Betreiber.

6.8. BETREIBERKONZEPT

Als Betreiber für Radstationen sind für das Land als Fördermittelgeber die Kommunen, kommunale Betriebe oder Verkehrsbetriebe die zuverlässigsten Partner. Sie hängen nicht direkt von Beschäftigungsförderprogrammen o.ä. ab, deren Zukunft als ungewiss angesehen wird, und müssen sich auch nicht mit Handel und Dienstleistungen auf dem Markt behaupten, was bei einer ungünstigen Lage oder großer Konkurrenz schwierig ist.

Herr Haarmann, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Greifswald, kann sich eine entsprechende „juristische Funktion“ vorstellen. Service-Leistungen jeglicher Art müssten an Dritte vergeben werden.

Bei einer Radstation, die sich auf das gesicherte Fahrradparken beschränkt, besteht der Aufwand für den Betrieb vor allem aus den folgenden Leistungen:

1. Ausstellung von Mietverträgen und Ausgabe von Schlüsseln oder Karten je nach Art des Schließsystems.
2. Kommunikation mit den Kunden und Einzug einer Nutzungsgebühr.
3. Regelmäßige Kontrolle des Schließsystems und Reinigung der Anlage.

Die Ausgabe von Mietverträgen und Schlüsseln sollten möglichst nah an der Radstation sein. Aufgrund der Lage und Öffnungszeiten eignet sich dafür am besten die Mobilitätszentrale am ZOB. Wegen der begrenzten Platzzahl und einer anzustrebenden langfristigen Vermietung ist der Aufwand hierfür langfristig gering.

Der Kommunikationsbedarf mit den Kunden wird für den Betreiber voraussichtlich gering sein und kann hauptsächlich per E-Mail stattfinden. Bei Bedarf durch die Kunden bietet sich ein persönlicher Kontakt in der Mobilitätszentrale an.

Für die regelmäßige Kontrolle und Reinigung können Dienstleister beauftragt werden, wie z.B. Sicherheitsdienste oder Reinigungsfirmen.

Zur Refinanzierung von Betriebskosten und vor allem für eine bessere Steuerbarkeit der Nutzung wird die Erhebung einer Nutzungsgebühr empfohlen. Nur so wird sichergestellt, dass niemand einen Schlüssel erhält, der nur ein geringes Nutzungsinteresse hält und sein Fahrrad nur sehr selten einstellt. Dadurch würde eine Anlage schlecht ausgelastet und potenzielle Nutzer bekommen möglicherweise keinen Schlüssel mehr. Als Mindestmietdauer haben sich ein halbes oder ein ganzes Jahr bewährt. Als Nutzungsgebühr für eine Fahrradgarage sind fünf bis zehn Euro pro Monat angemessen. Dieses Preisniveau hat sich in deutschen Städten bewährt.

6.9. ZUSAMMENFASSUNG ZUR AUSGESTALTUNG DER RAD-/MOBILITÄTSSTATION

Die möglichen Konsequenzen aus den verschiedenen Analysen und Beratungen können in folgenden Empfehlungen zur Ausgestaltung der Radstation zusammengefasst werden:

Das gesicherte Fahrradparken als Kernelement einer Radstation wird mit Hilfe einer geschlossenen Fahrradgarage realisiert. Der Zugang ist nur für Nutzer mit Mietvertrag und Schlüssel/Karte möglich. Die Fahrradgarage wird als Einhausung und Erweiterung der bestehenden überdachten Fahrradabstellanlage vor den KAW-Hallen realisiert.

Als Betreiber bieten sich die Verkehrsbetriebe Greifswald an, die mit der Mobilitätszentrale Vorpommern in unmittelbarer Nähe bereits präsent sind. In der Mobilitätszentrale können Mietverträge abgeschlossen und Zugangsmedien (Schlüssel oder Karte) ausgegeben werden sowie Fahrradstadtpläne und weitere Informationen auch zum CarSharing.

Der Fahrradverleih ist mit der UsedomRad-Station bereits in einer sehr guten Weise gelöst. Ein Reparaturservice kann als kostenpflichtiger Hol- und Bringdienst von einem Fahrradhändler übernommen werden.

Die Funktionen einer Radstation würden sich damit zwar über verschiedene Einheiten im Bahnhofsumfeld verteilen. Die Entfernungen sind jedoch relativ gering und die Zielgruppen für die verschiedenen Angebote einer Radstation ohnehin unterschiedlich.

Weitere Angebote einer Mobilitätsstation sind durch den Taxistand und den ZOB mit seiner Bündelung des Stadt-, Regional- und Fernbusangebots bereits gegeben. Daneben fehlt lediglich noch das CarSharing-Angebot, um aus dem Bahnhof Greifswald eine vollwertige Mobilitätsstation zu machen.

7. MASSNAHME MOBILITÄTSSTATIONEN

7.1. ANSATZ

Eine Mobilitätsstation bzw. Mobilitätspunkte ermöglichen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort. Durch diese multimodale Verknüpfung und die örtliche Konzentration der Angebote kann der Nutzer schnell und einfach zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln.

Die Mobilitätsangebote, die an einer Mobilitätsstation zu finden sind, können sich in Art und Umfang unterscheiden. Welche Angebote sinnvoll sind, hängt von der Verfügbarkeit, den Rahmenbedingungen vor Ort und den Zielgruppen ab. Der Aufbau eines Mobilitätsangebots sollte von entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen der Standorte begleitet werden (vgl. BBSR (Hg.) 2014, S.6).

Mobilitätsangebote können z.B. sein:

- Bus und Bahn: Mobilitätsstationen sind oft an ÖPNV-Knotenpunkten besonders sinnvoll, um den Umstieg von und auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern und attraktive Verbindungen von Haustür zu Haustür zu ermöglichen (u.a. Bike & Ride).
- CarSharing: CarSharing-Fahrzeuge sind in vielen Fällen ein sinnvoller Bestandteil von Mobilitätsstationen. Grundsätzlich sind sowohl stationäre als auch flexible CarSharing-Angebote möglich.
- Parkmöglichkeiten: Parkplätze für private Pkw gehören im Allgemeinen nicht direkt zu einer Mobilitätsstation. Unter bestimmten Rahmenbedingungen kann es aber sinnvoll sein an einem Park & Ride -Parkplatz eine Mobilitätsstation zu errichten.
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder / Radstation: Sichere und attraktive Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder können Bestandteil einer Mobilitätsstation sein. Gerade in Wohngebieten kann so der Umstieg vom Fahrrad auf den ÖV oder CarSharing erleichtert werden. Eine Radstation bietet zusätzliche Angebote wie z.B. bewachte Stellplätze, abschließbare Fahrradboxen, öffentliche Luftpumpen oder einen Reparaturservice.
- Fahrrad- und Pedelec-Verleih: Verleihsysteme für Fahrräder oder Pedelecs sind insbesondere für ÖV-Nutzer interessant, die am Ziel mobil sein möchten. Darüber hinaus können Sie außerhalb der Betriebszeiten des ÖPNV eine Ergänzung darstellen.
- Taxi: An geeigneten Standorten, z.B. an ÖPNV-Knotenpunkten, können Taxistellplätze in die Mobilitätsstationen integriert werden.
- Ladestation für Elektrofahrzeuge: An Standorten, an denen die Nutzer ihre Elektrofahrzeuge voraussichtlich länger parken, z.B. im Zusammenhang mit Park + Ride-Stellplätzen, können Lademöglichkeiten für Autos und evtl. auch für Pedelecs eine sinnvolle Ergänzung sein.
- Informationsangebote: Eine Mobilitätsstation kann sowohl direkte Informationen für die Reise (Echtzeitinformationen für den ÖV, Staumeldungen, Baustellen, Wetter etc.), als auch Kommunikationselemente enthalten, mit denen die Nutzer auf die vielfältigen Angebote aufmerksam gemacht und zum Ausprobieren motiviert werden.

Stadtgestalterisch können Mobilitätsstationen bzw. Mobilitätspunkte unterschiedlich wirksam werden. Möglich ist für größere Stationen beispielsweise eine auffällige Ausführung, die auch

Aufmerksamkeit generiert. In den Stadtquartieren sind funktionalere Ausstattungen und Gestaltungen (z.B. nur eine Informations-Steile) denkbar (vgl. BBSR Hg.) 2014, S.16).

Bundesweit existieren mehrere Beispiele für Mobilitätsstationen unterschiedlicher Dimensionierung. Bremen ist als Vorreiter bereits seit 2003 aktiv und richtete zur Förderung des CarSharings in der Stadt erste Mobilpunkte in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen ein. Dieses Konzept wird inzwischen ergänzt durch „mobil.pünktchen“ in dicht-bebauten innerstädtischen Quartieren. Haltestellennähe ist dabei kein Kriterium mehr. Die Mobilpunktflächen werden dabei per Sondernutzungsvertrag an die kommunale Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft übertragen, die dann Mobilpunkte baut, betreibt und an CarSharing-Unternehmen vermietet. Aus der Vermietung werden die Betriebskosten finanziert.

Ein weiteres Beispiel, welches für Greifswald Relevanz besitzt ist die Stadt Offenburg (57.000 Einwohner). Wie auch in Greifswald liegt der Fokus dieses Konzepts auf der Verknüpfung der Wegeketten der Pendler und der Bevölkerung insgesamt. Mehrere Ausbaustufen des Systems sind zwischen 2014 und 2035 dabei in Offenburg vorgesehen, wenn die Pilotphase 2014 bis 2016 erfolgreich war. Der Betrieb der Stationen soll langfristig ausgeschrieben werden.

Schlussendlich existiert eine weitere Best-Practice-Lösung im Umland von Greifswalds Partnerstadt Osnabrück. Im ländlichen Umland gelegen, werden in Mettingen Leih-Pedelecs an Bushaltestellen eingerichtet. Das System zielt dabei insbesondere auf Arbeitspendler nach Osnabrück. Der Mietpreis des Leih-Pedelecs, welches entlang einer Schnellbus-Linie an 4 Haltestellen abgestellt werden kann, wird über die Monats-Abos im ÖPNV finanziert. Land und Landkreis leisteten dabei für das System eine Anschubfinanzierung (vgl. BBSR (Hg.) 2014, S.20f).

7.2. NUTZEN

Das Ziel einer Mobilitätsstation liegt darin, mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort räumlich zusammenzufassen und damit den Übergang von einem Verkehrsmittel zum Nächsten zu vereinfachen. Die dienen durch ihre Gestaltungswirksamkeit im öffentlichen Raum und die bessere Sichtbarkeit zugleich als Marketinginstrumente für multimodale Mobilitätslösungen. Sie helfen somit dabei diese im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Häufig geht es darum multimodale Wegketten von Tür zu Tür so attraktiv wie möglich zu gestalten und so eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw anzubieten. Der Kern des Angebotes ist im Allgemeinen der ÖPNV, der durch verschiedene Angebote wie Taxi oder Fahrradverleihsysteme für die „letzte Meile“ oder CarSharing für besondere Transportzwecke ergänzt wird.

Mittelbar tragen Mobilitätsstationen dazu bei, den Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split zu erhöhen bzw. den Privat-Pkw-Anteil zu reduzieren. Sie leisten damit einen Beitrag zur Verkehrsentlastung, Luftreinhaltung, Lärminderung und zum Klimaschutz. Im Idealfall reduzieren sich der Pkw-Besitz und damit auch der Stellplatzbedarf in den Wohngebieten und fördern die Nahmobilität.

In Großstädten wie Bremen, wo auch das Konzept der Mobilpunkte für Deutschland als erstes umgesetzt wurde, sind Mobilpunkte unterschiedlicher Ausstattung und Größe denkbar und bereits realisiert. In Städten mit einer kleineren Bevölkerungsgröße, wie z.B. Greifswald, konnte dieses Konzept in Deutschland bisher kaum umgesetzt werden. Die Ursachen hierfür liegen

häufig im Fehlen der entsprechenden Zielgruppen, insbesondere für CarSharing, einem ungenügenden ÖPNV, der somit als Grundgröße eines sinnvollen Mobilpunkte-Ausbaus entfällt, und andere Rahmenbedingungen.

In Greifswald hingegen sind die Ausgangsbedingungen vergleichsweise gut. Durch den Status einer wachsenden Universitätsstadt und den oberzentralen Bedeutungsüberschuss der Hansestadt, sind einerseits die Bevölkerungsgruppen, die an CarSharing prinzipielles Interesse zeigen, vorhanden. Darüber hinaus sind die städtebaulichen Ausgangsbedingungen und der Ausbaustand des ÖPNV förderliche Faktoren, die die Einrichtung von kleineren Pilot-Mobilpunkten rechtfertigen können. Hinzu kommt, dass im Rahmen des „Soziale Stadt mobil gemacht“ Projekts ein eindeutiges Interesse an innovativen Mobilitätsangeboten erhoben wurde.

Gleichzeitig stellen derartige Standorte in der Nähe größerer Arbeitgeber eine wichtige Möglichkeit dar, die Nutzung von CarSharing für Unternehmen, Mitarbeiter und Anwohner zeitgleich zu attraktiven. Gerade letztgenannte Gruppe kann nur auf die CarSharing-Fahrzeuge zurückgreifen, die im öffentlichen Raum bzw. auf öffentlich zugänglichen Stellflächen abgestellt sind.

7.3. ZIELGRUPPEN

Bei der Auswahl eines Standortes für eine Mobilitätsstation und der Auswahl der Mobilitätsangebote muss berücksichtigt werden, welche Zielgruppen schwerpunktmäßig das Angebot nutzen sollen. Die aus Sicht der Bearbeiter wichtigsten Zielgruppen werden nachfolgend beschrieben:

Anwohner

Der Schwerpunkt in Wohngebieten liegt auf der Verknüpfung des CarSharing - Angebotes mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Fahrrad und dem ÖPNV. Ausgangspunkte sollte daher im Allgemeinen eine zentral gelegene ÖPNV-Haltestelle sein. In Wohngebieten verfügen die meisten Anwohner über eigene Fahrräder. Daher ist an einer Mobilitätsstation primär auf geeignete Abstellanlagen zu achten. Eine Nachfrage nach Fahrradverleihsystemen ergibt sich dann, wenn diese als Ergänzung zu einem lückenhaften ÖPNV-Angebot dient.

Das Ziel ist es für die Anwohner eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw zu bieten und damit die Pkw-Nutzung zu reduzieren. Im Idealfall reduziert sich auch der Pkw-Besitz in dem Wohngebiet mit positiven Wirkungen auf die Parkplatzsituation.

Berufspendler und Studenten

Für Berufspendler bzw. Studenten sind Mobilitätsstationen häufig für die „letzte Meile“ von einer ÖPNV-Haltestelle zum Arbeitsplatz interessant. Häufig gibt es beispielsweise eine gut angebundene ÖPNV-Haltestelle im Gewerbegebiet oder in der Nähe, einige Unternehmen sind jedoch so weit entfernt, dass die Wege von Fußgängern nicht mehr akzeptiert werden (> 1km). Fahrradverleihsysteme an den ÖPNV-Haltestellen bieten eine gute Möglichkeit diese Distanz zu überbrücken, sofern in der Nähe des Unternehmens geeignete Verleihstationen verfügbar sind.

Für diese Zielgruppe kann es auch interessant sein an Park & Ride-Haltestellen eine Mobilitätsstation zu errichten. Ziel ist ein leichter Umstieg auf den ÖPNV. Für den Weg zum ÖV-Knotenpunkt sollen insbesondere nachhaltige Verkehrsmittel gefördert werden, z.B. durch attraktive Bushaltestellen, gute Abstellanlagen für Fahrräder/Pedelecs oder Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.

Die Mobilitätsstation kann darüber hinaus neue Optionen für das Betriebliche Mobilitätsmanagement in den Unternehmen eröffnen, insbesondere für Dienstwege innerhalb der Stadt.

Gäste

Ortsfremde erreichen die Stadt häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln und benötigen dann eine Lösung für die Nahmobilität vor Ort. Neben dem ÖPNV sind CarSharing-Angebote und Fahrradverleihsysteme eine geeignete Lösung. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Gäste einen einfachen Zugang zu den Angeboten erhalten. Im Idealfall ist es möglich, schon vor der Reise Buchungen zu tätigen und am Zielort einen leichten Zugang zu den Angeboten zu erhalten. Hierzu ist in Greifswald ein Modell denkbar, nach dem das Leihfahrradangebot in Kooperation mit den Hoteliers für Stadtrundfahrten oder als Zubringer vom Bahnhof genutzt werden kann.

7.4. STANDORTKRITERIEN

Für die Standorte von Mobilitätsstationen sind, je nachdem welche Angebote integriert werden sollen, einige Voraussetzungen notwendig:

- gute Erreichbarkeit für die jeweilige Zielgruppe(n)
- ausreichend Platz für die Mobilitätspunkte
- geeignete Eigentumsverhältnisse und Widmung der Fläche
- gute Sichtbarkeit ohne kritische Beeinträchtigung des Straßenbildes
- einfacher und sicherer Zugang mit allen Verkehrsmitteln
- Stromanschluss und Beleuchtung (insbesondere Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge hat relativ hohe Ansprüche an die Stromversorgung)
- mehrere Einzelstandorte müssen in der Gesamtbetrachtung ein sinnvolles Netz von Mobilitätsstationen ergeben

7.5. STANDORTSUCHE FÜR MOBILPUNKTE IN GREIFSWALD

Der Aufbau eines Mobilitätsstationen-Netztes orientiert sich häufig an der Nähe zu Haltestellen des ÖPNV. In den innerstädtischen Quartieren sind aber auch kleinere Anlagen ohne unmittelbare ÖPNV-Anbindung sinnvoll. Hier können ein CarSharing-Standort und (Leih-) Fahrradabstellanlagen bereits eine kleine Mobilitätsstation darstellen (vgl. BBSR (Hg.) 2014, S.16).

Dementsprechend wurden auch in Greifswald nicht nur Haltestellenstandorte des ÖPNV als Ausgangspunkte der Suche nach möglichen Mobilitätsstationsstandorten herangezogen. Vielmehr bildeten auch die derzeit vorhandenen CarSharing-Standorte (Martin-Andersen-Nexö-Platz und Dompassage) sowie potentielle CarSharing-Standorte die Ausgangspunkte für die vorgeschlagenen Mobilitätspunkte. Hierfür wurden zunächst die Standortvorschläge bzw. Standortwünsche geprüft, die in einem Workshop im Rahmen des „Soziale Stadt mobil gemacht“ Projekts, dokumentiert wurden (siehe Abbildung 7-1).

Darüber hinaus wurden die sekundärstatistischen Daten (vgl. Kap. 3) und eine Kartierung möglicher Standorte vor Ort für die Analyse herangezogen.

Mobilitätspunkte mit CarSharing-Stellflächen sollten in Greifswald zur Stärkung des Stadt- und Regionalbussystems eine Anbindung zu ÖPNV-Haltestellen besitzen und dabei gleichzeitig Fahrradabstellanlagen (Bügel) vorhalten. Für eine Pilotphase wird von der Realisierung weniger Mobilitätsstationen (2 bis 4) ausgegangen, an denen die Verknüpfung zum CarSharing getestet werden kann. Weitere Mobilitätspunkte werden zwar im vorliegenden Konzept vorgeschlagen, müssen aber nicht unbedingt auch einen Stellplatz für CarSharing-Fahrzeuge vorhalten. Aufgrund der Kompaktheit und Bevölkerungsgröße der Stadt, die der Skalierbarkeit des CarSharing zum derzeitigen Entwicklungsstand Grenzen auferlegt, wird empfohlen, weitere Mobilitätsstationen vorrangig auf eine Verknüpfung ÖPNV, (Leih-) Fahrrad/Pedelec sowie Service (z. B. öffentliche Luftpumpen) hin zu konzeptionieren.

Wichtig ist jedoch, dass alle Mobilitätsstationen und die Mobilitätsoptionen in ihrer Nähe mittels eines hochattraktiven Leitsystems und Markenbildes vernetzt werden.

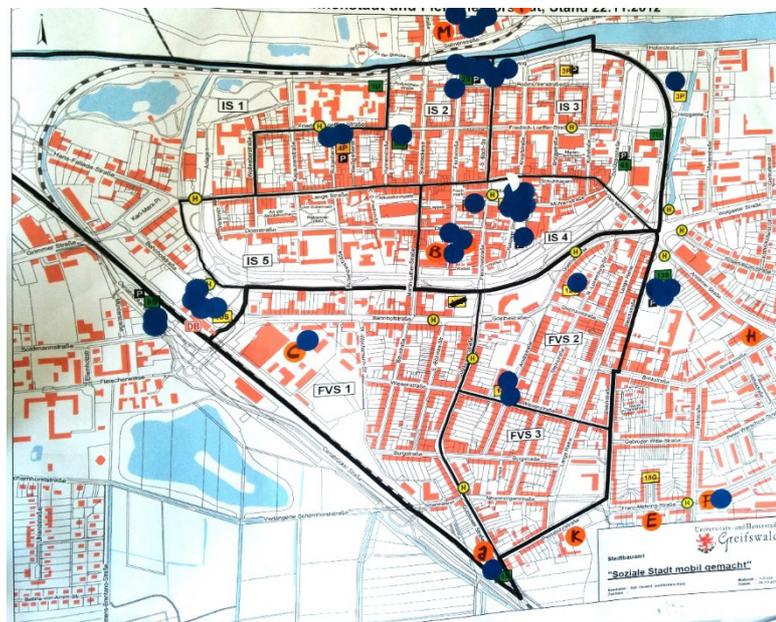


Abbildung 7-1: Standortvorschläge CarSharing (Soziale Stadt mobil gemacht Workshop) (Quelle: Stadt Greifswald)

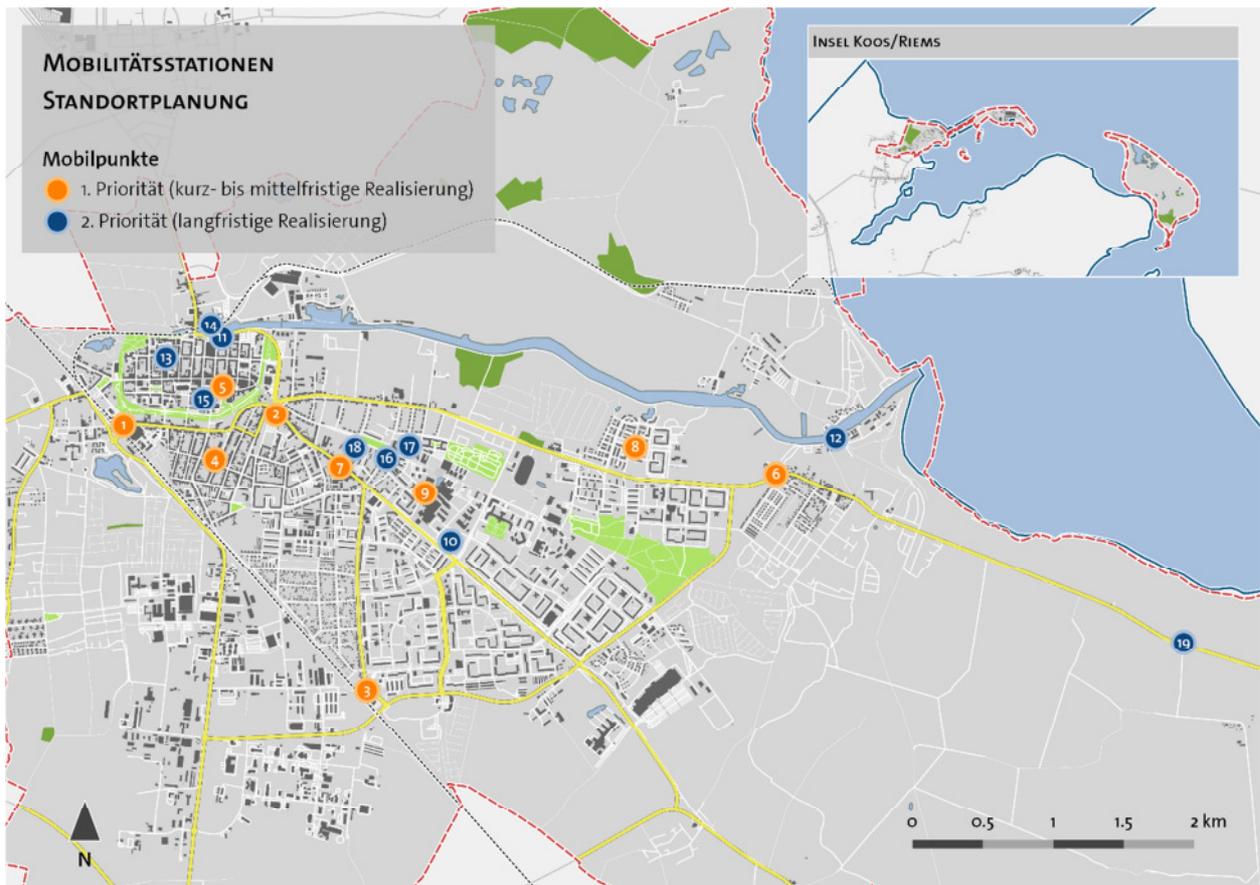


Abbildung 7-2: Mobilitätsstationen Standortplanung

Kriterien für Mobilpunkte mit CarSharing

Die Kriterien, die für die Standortauswahl geprüft wurden, waren:

- möglichst geringe Pkw-Dichte (im stadtweiten Vergleich)
- Nähe zu ÖPNV-Haltestellen
- möglichst hohe Einwohnerdichte
- Nähe zu größeren Infrastruktureinrichtungen bzw. Verkehrszielen
- Flächenverfügbarkeit, Stromanschlussverfügbarkeit nach Ortsbegehung

Nach Vor-Ort-Prüfung der Standorte mit Hilfe der in diesem Projekt involvierten Akteure in Greifswald, wurde eine Differenzierung in Standortvorschläge erster und zweiter Priorität vorgenommen. Ein Überblick über alle Standorte enthält Abbildung 7-2.

Die einzelnen Standorte sind im Folgenden mit Ihren Möglichkeiten und Restriktionen detailliert aufgeführt

M1 – Hauptbahnhof (Priorität 1)
<ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing, Bikeshaaring, Fernbus, Fernbahn • ÖPNV: ZOB, Taxi und Regionalbahn • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Mobilitätszentrale, Fahrrad-Service in künftiger Radstation • Ruhender Verkehr: Fahrradparken (Bügel), öffentliche Luftpumpen und Pkw-Stellplätze vorhanden • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum (Bahnhofsvorplatz) – nicht unmittelbar nutzbar, da Flächennutzung im

<p>kleinräumlichen Konzept bereits vorab festgelegt und abgestimmt worden ist → Ausweichen auf neuen Parkplatz (siehe Bemerkungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bemerkungen: CarSharing Stellflächen zukünftig möglich auf neuer Parkplatzfläche nordwestlich des ZOB (Verfügbarkeit ab ca. 3. Quartal 2015). Bike & Ride Standort denkbar
<p>M2 – Martin-Andersen-Nexö-Platz (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing vorhanden, Bikeshaaring denkbar • ÖPNV: Bushaltestelle („Platz der Freiheit“) • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Fahrradparken (Bügel) noch nicht ausreichend und Pkw-Stellplätze vorhanden • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum, Parkplatzfläche GPG • Bemerkungen: CarSharing-Stellplatz an Einfahrt zum Parkplatz (VOR der Schranke) vorhanden, jedoch wirkt dieser versteckt (nur kleines Hinweis-Schild). Sehr gute Stellflächen für CarSharing und Bikeshaaring hingegen an Bushaltestelle an „Europakreuzung“ (Robert-Blum-Straße) → hier jedoch Umbau geplant, genaue städtebauliche Gestaltung noch ungeklärt. Bike & Ride Standort denkbar
<p>M3 – Bahnhof Süd (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich, Bikeshaaring nicht sinnvoll • ÖPNV: Regionalbushalt („Bahnhof Süd“), SPNV • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Überdachte Radabstellanlagen, Pkw-Stellplätze • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum • Bemerkungen: Westseite weniger geeignet (wenig soziale Kontrolle). Bau neuen Busbahnhofs, CarSharing-Stellfläche räumlich gut im öffentlichen Straßenraum bzw. auf Flächen des neuen Busbahnhofs hier möglich. Wenig attraktiver Standort für Bikeshaaring (Zielgruppe fehlt vor Ort). Bike & Ride Standort denkbar
<p>M4 – Sporthalle Arndtstraße (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich, Bikeshaaring möglich • ÖPNV: - • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellflächen, Fahrradbügel • Flächenbesitz: Immobilienverwaltungsamt, Flächenbewirtschaftung durch Amt für Jugend, Bildung, Sport und Wohngeld • Bemerkungen: CarSharing-Stellfläche auf Parkfläche vor Sporthalle möglich (Sondernutzung notwendig). Hohe Zielgruppenpräsenz für Sharing-Dienstleistungen im umgebenden Stadtteil (Studenten, Akademiker). Wunschstandort aus dem Bürgerworkshop
<p>M5 – Markt (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing im öffentlichen Straßenraum vor dem technischen Rathaus denkbar, Bikeshaaring vorhanden • ÖPNV: Bushaltestelle „Rathaus“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellplätze einschränkt verfügbar, Fahrradparken (Bügel) vorhanden • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum • Bemerkungen: UsedomRad verschiebt auf Räder auf eine der fünf Stellflächen für Behinderte.
<p>M6 – Eldena Mühle / Kreuzung Wolgaster Straße – An der Mühle (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: - • ÖPNV: Bushaltestelle „Eldena, Mühle“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: - • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum • Bemerkungen: Fahrradbox an Kreuzung Wolgaster Straße / An der Mühle geplant. Bike & Ride Standort für Pendler.

<p>M7 – Anklamer Straße / Wohnheime (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: Bushaltestelle „J.-Stelling-Straße“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: - • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellflächen, Fahrradabstellanlagen • Flächenbesitz: Privat • Bemerkungen: viele Studentenwohnheime, Neu- und Ausbauten geplant. Stellflächen durch Wohnheimbetreiber ggf. anmietbar.
<p>M8 – Ostseeviertel (Umgebung Poeler Weg) (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: Bushaltestelle (5 Min.) „Ostseeviertel 1“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw Stellflächen • Flächenbesitz: Wohnungsbaugesellschaften/Genossenschaften • Bemerkungen: Wunschstandort Stadtwerke und Kooperationspartner WGG (Interessant)
<p>M9 – Fleischmannstraße/Mensa (Priorität 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: Bushaltestelle (5 Min. Entfernung) „Klinikum“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Fahrradbügel und Pkw-Stellflächen • Flächenbesitz: Privat (Universitätsmedizin) • Bemerkungen: hohe Kundendichte, viele Stellflächen reserviert aber großer Bereich nicht beschränkt zugänglich. Verhandlungspartner Mietkonditionen Universitätsmedizin
<p>M10 – Universitätsmedizin (Rückseite – Ferdinand-Sauerbruch-Straße)/Alternativ Berthold-Beitz-Platz (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: Bushaltestelle „Universitätsmedizin“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Fahrradparken (Bügel) und Pkw-Stellplätze vorhanden • Flächenbesitz: Privat (Universitätsmedizin) • Bemerkungen: CarSharing Stellplatz auf kleiner Brachfläche vor Schranke zur Parkfläche möglich. Vorzug M9!
<p>M11 – Parkplatz Roßmühlenstraße/Knopfstraße (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: keine unmittelbare Nähe zu Haltestellen • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellplätze vorhanden, Fahrrad-Bügel • Flächenbesitz: Parkplatzfläche GPG • Bemerkungen: Standortvorschlag aus Bürger-Workshop (Soziale Stadt mobil gemacht)
<p>M12 – Wieck, Brücke (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing nicht sinnvoll, Bikesharing vorhanden (Touristen!) • ÖPNV: Bushaltestelle „Wieck, Brücke“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Radabstellanlagen und Pkw-Stellplätze ausreichend • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum • Bemerkungen: Fahrradbox an Kreuzung Wolgaster Straße / An der Mühle geplant (M17). Standort in späteren Ausbaustufen zu evaluieren. Bike & Ride Standort denkbar

<p>M13 – Dompassage (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing vorhanden (in Tiefgarage), Bikesharing vorhanden • ÖPNV: Bushaltestelle „Dompassage“ • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Fahrradbügel und Pkw-Stellflächen • Flächenbesitz: Privat • Bemerkungen: Nicht optimaler, da vergleichsweise „versteckter“ CarSharing Stellplatz. Parkhaus als zusätzliche Zugangshürde (Unsicherheitsfaktor). Mobilpunkt müsste außerhalb der Tiefgarage im öffentlichen Raum im Umfeld geschaffen werden
<p>M14 – Parkplatz „Museumshafen Nord“ (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: Bikesharing denkbar • ÖPNV: - • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellflächen vorhanden • Flächenbesitz: Öffentlicher Raum • Bemerkungen: Standort für spätere Ausbaustufe. Vorschlag aus Bürger-Workshop (Soziale Stadt mobil gemacht)
<p>M15 – Baderstraße/Domstraße (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing/e-CarSharing möglich • ÖPNV: - • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellflächen vorhanden • Flächenbesitz: Stadtverwaltung • Bemerkungen: Nachteil: Laufweg vom Markt und Sichtbarkeit. Stellfläche für den Fall der CarSharing-Nutzung durch die Stadtverwaltung, kleinere Umbauten an Umzäunung notwendig
<p>M16 – Zentrum für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: - • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Fahrradbügel, Pkw-Stellflächen • Flächenbesitz: je nach Lage Universität (Land MV) oder Stadt Greifswald • Bemerkungen: Parkplatzfläche würde sich anbieten; Parkhaus geplant. Zielgruppe für CarSharing in der Umgebung (Studenten), hohe Bevölkerungsdichte
<p>M17 – Leibniz-Institut für Plasmaforschung und Technologie (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: Bushaltestellen nicht in unmittelbarer Entfernung • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellflächen und Fahrradbügel • Flächenbesitz: je nach Lage Universität (Land MV) oder Stadt Greifswald • Bemerkungen: enge verkehrsräumliche Situation, Pkw-Stellplatzmangel, potentiell hoher Nachfrage wegen nahen Studentenwohnheimen und Instituten der Universität (Neubau geplant). Attraktiv bei CarSharing-Nutzung durch Universität Greifswald.
<p>M18 – Anklamer Straße / Lidl (Priorität 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote: CarSharing möglich • ÖPNV: Bushaltestelle • Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes und E-Pkw denkbar • Service: - • Ruhender Verkehr: Pkw-Stellflächen, Fahrradabstellanlagen • Flächenbesitz: Privat • Bemerkungen: viele Studentenwohnheime, Neu- und Ausbauten geplant. Stellflächen durch Lidl ggf. anmietbar auf Grundstück des Supermarkts

M19 – Regionalbushaltestelle Friedrichshagen (Priorität 2)

- Sharing-Angebote: -
- ÖPNV: Bushaltestelle „Friedrichshagen“
- Elektromobilität: Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes
- Service: Fahrrad-Service (Luftpumpe u.a.) z.B. integriert in Fahrradparkeinrichtungen
- Ruhender Verkehr: Fahrradbügel (2x)
- Flächenbesitz: Öffentlicher Raum
- Bemerkungen: Übergang zum ÖPNV durch sichere Abstellanlagen für private Fahrräder/Pedelecs. Fahrradboxen u.a. denkbar. Fokus Pendler.

7.6. GENEHMIGUNGSRECHTLICHE SITUATION

Eine diskriminierungsfreie Nutzung des öffentlichen Straßenraums ist die Grundlage der deutschen Straßenverkehrsordnung. Nutzungen, die privatwirtschaftlichen Interessen dienen, sind nur über den Weg der „Sondernutzung“ möglich, die individuell von der betroffenen Kommune genehmigt werden muss und zumeist kostenpflichtig ist.

Auf der Basis diverser Forschungsergebnisse erhält die Meinung Zulauf, dass CarSharing, BikeSharing, Radstationen und auch Mobilstationen dazu beitragen, Privatfahrzeuge zu ersetzen und damit neue Freiräume in den Städten schaffen.

Derzeit entsteht eine Vielzahl an Projekten in Deutschland, die gezielt mit den Instrumenten der Entwidmung und der Sondernutzung arbeiten, um kurzfristig Flächen für diese neuen Angebote schaffen zu können und langfristig Flächen für andere Nutzungen gewinnen zu können. Die Rechnung geht dann auf, wenn private Pkw zugunsten der neuen Angebote abgeschafft werden und somit durch eine effizientere Fahrzeugnutzung eine andere Raumnutzung möglich wird.

Die Münchner Verkehrsverwaltung geht - gemäß einer gezielten Nachfrage im Rahmen dieses Projektes - davon aus, dass jedes weitere CarSharing Fahrzeug den privaten Fahrzeugbestand reduziert und damit langfristig auch die Zahl der Parkplätze reduziert werden können.

Die Stellplätze an der neuen, sehr großen Mobilitätsstation an der U-Bahn-Station „Münchner Freiheit“⁶ werden über eine Sondernutzung freigehalten. Diese gilt "auf Widerruf" und ist zeitlich begrenzt (5 Jahre). Ein Forschungsprojekt begleitet das Projekt, bei positiver Reaktion der Nutzer und Bürger sind mindestens 10 weitere Mobilstationen in München geplant.

Die Bundesregierung arbeitet derzeit an einer Neuregelung, deren Details und Anwendungsfälle aber noch nicht hinreichend bekannt sind, um Eingang in diese Betrachtung zu finden.

⁶ vgl. <http://www.muenchen.tv/mediathek/video/muenchner-freiheit-bekommt-carsharing-parkplaetze/> und <http://ecomento.tv/2014/11/13/muenchen-plant-elektro-offensive-mobilitaetsstation-ingeweiht/>

7.7. HANDLUNGSEMPFEHLUNG

Handlungsempfehlung Stadt

Die notwendigen Flächen für CarSharing-Parkplätze im öffentlichen Raum können über eine Sondernutzung für eine exklusive Nutzung freigegeben werden, u.a. die Landeshauptstadt München kann hier als Vorbild dienen.

Die Sorge einer Klage durch die Bürger ist berechtigt, aber unwahrscheinlich, wie die Erfahrungen der letzten Jahre in diversen Städten gezeigt haben.

Die Verhältnismäßigkeit bleibt gewahrt, denn selbst 50 Stellplätze im öffentlichen Raum wären angesichts tausender privater Pkw und Stellplätze eine überschaubare Größe.

Handlungsempfehlung Land Mecklenburg-Vorpommern

Die Initiierung eines Pilotprojektes „Mobilstation im öffentlichen Straßenraum“ auf der Basis einer Sondernutzung analog zu den entsprechenden Umsetzungen in Bremen und München scheint angeraten, um den derzeit verunsicherten Kommunen bei der entsprechenden Auslegung des Straßenverkehrsrechts Unterstützung und Rückhalt durch die Landesregierung zu zeigen - auch im Hinblick auf eine eventuelle Neuregelung durch die Bundesregierung.

8. MASSNAHME INTERMODALE MOBILITÄT STADT/UMLAND-VERKEHRE

8.1. AUSGANGSSITUATION

Die Stadt-Umland-Verkehre machen einen bedeutenden Anteil des Verkehrs in Greifswald aus. Betrachtet man allein die Pendlerzahlen, so kommt der größte Teil der Einpendler aus den Gemeinden im unmittelbaren Umland von Greifswald. Dazu kommen der Einkaufs- und Besorgungsverkehr und der Freizeitverkehr sowie der nach der Kreisgebietsreform zunehmende Schülerverkehr.

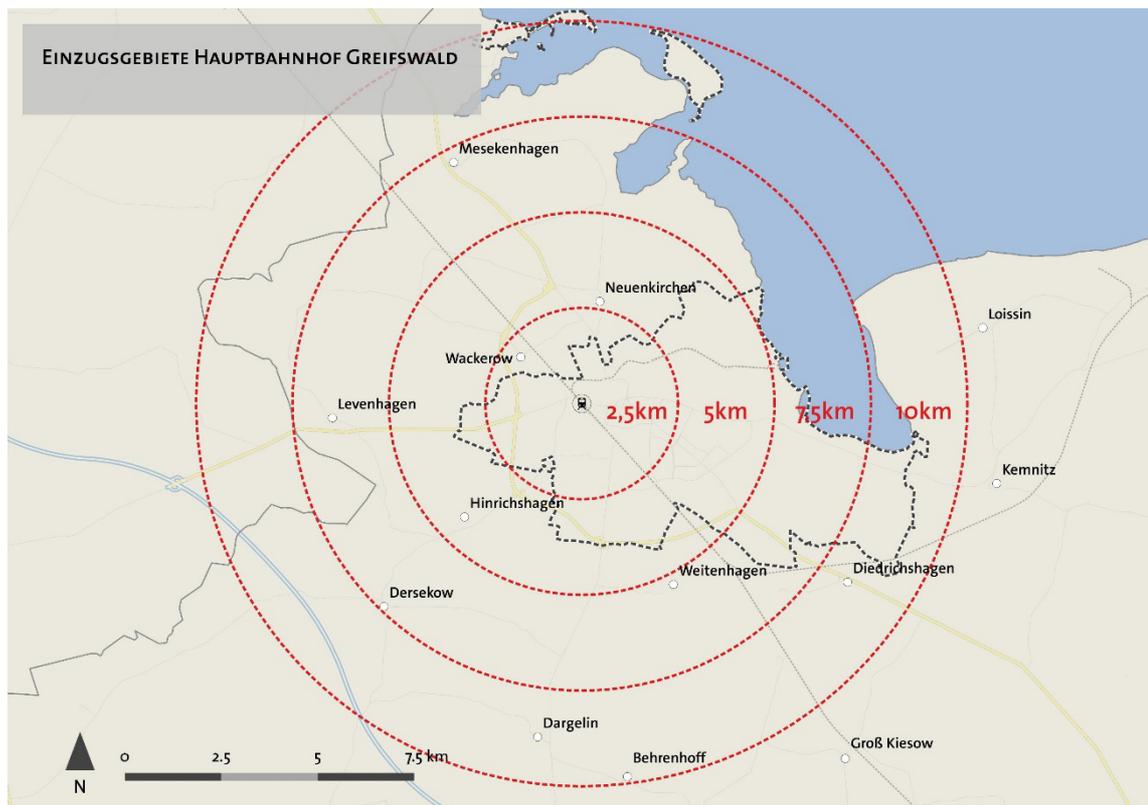


Abbildung 8-1: Einzugsgebiete um den Hbf. Greifswald (Quelle: Eigene Darstellung)

Folgende Gemeinden bilden gemeinsam mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald einen Stadt-Umland-Raum: Behrenhoff (Ortsteile Behrenhoff, Busdorf, Müssow und Neu-Dargelin), Diedrichshagen, Hinrichshagen, Kemnitz, Levenhagen, Loissin, Mesekenhagen, Neuenkirchen, Sundhagen (Ortsteile Jeesser, Kirchdorf und Tremt), Wackerow und Weitenhagen.

Die Potenziale intermodaler Mobilität bei den Stadt-Umland-Verkehren beschränken sich derzeit auf die Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit anderen Verkehrsarten. Die nächstgelegenen Haltepunkte der Bahnlinie außerhalb von Greifswald liegen in Miltzow und Groß Kiesow, die nicht zum Stadt-Umland-Raum gehören. Als vielversprechendster Weg einer intermodalen Mobilität im Stadt-Umland-Raum wurde die Verknüpfung von Fahrrad und Regionalbuslinien untersucht.

Da die Stadt Greifswald eine geringe Ausdehnung hat, sind auch die Wege aus den Umlandgemeinden in die Stadt relativ kurz. Die Umlandgemeinden liegen nicht weiter als 10 Kilometer vom Bahnhof im Nordwesten der Stadt oder der geografischen Mitte entfernt. Deswegen ist das Fahrrad oder Pedelec auch ein geeignetes Verkehrsmittel für den Stadt-Umland-Raum. Obwohl es hierbei nicht um Intermodalität und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel geht, soll das Potenzial herausgestellt werden.

Beide Maßnahmenvorschläge, die bereits im Wettbewerbsbeitrag genannt sind, werden im Zusammenhang betrachtet und kurz vorgestellt.

8.2. VERKNÜPFUNG FAHRRAD UND REGIONALBUSLINIEN

Der Regionalbusverkehr verfügt nur über wenige und schwach frequentierte Linien in die Stadt, die eine konkurrenzfähige Reisezeit bieten. Kurze Reisezeiten sind nur dadurch möglich, dass die Busse hauptsächlich über die Bundesstraßen und Landesstraßen in die Stadt fahren und auch hauptsächlich Bushaltestellen direkt an diesen Straßen bedienen. Diese Bushaltestellen sind für Fußgänger oft zu weit entfernt. Einige sind jedoch über weniger befahrene Straßen mit dem Fahrrad aus den Umlandgemeinden gut erreichbar. Im Rahmen des Projekts wurden zehn Haltestellen untersucht, die an denjenigen Einfallstraßen liegen, die über keine durchgehenden straßenbegleitenden Radwege bis nach Greifswald verfügen und daher für eine direkte Radverkehrserschließung im jetzigen Zustand ungeeignet sind.

Eine Verknüpfung wird in der Weise empfohlen, dass an den ausgewählten Bushaltestellen zunächst jeweils ein Grundangebot von zwei bis fünf Fahrradbügeln geschaffen wird, das bei Bedarf erweiterbar ist. Damit stellen diese Bushaltestellen dann kleine Mobilpunkte dar.

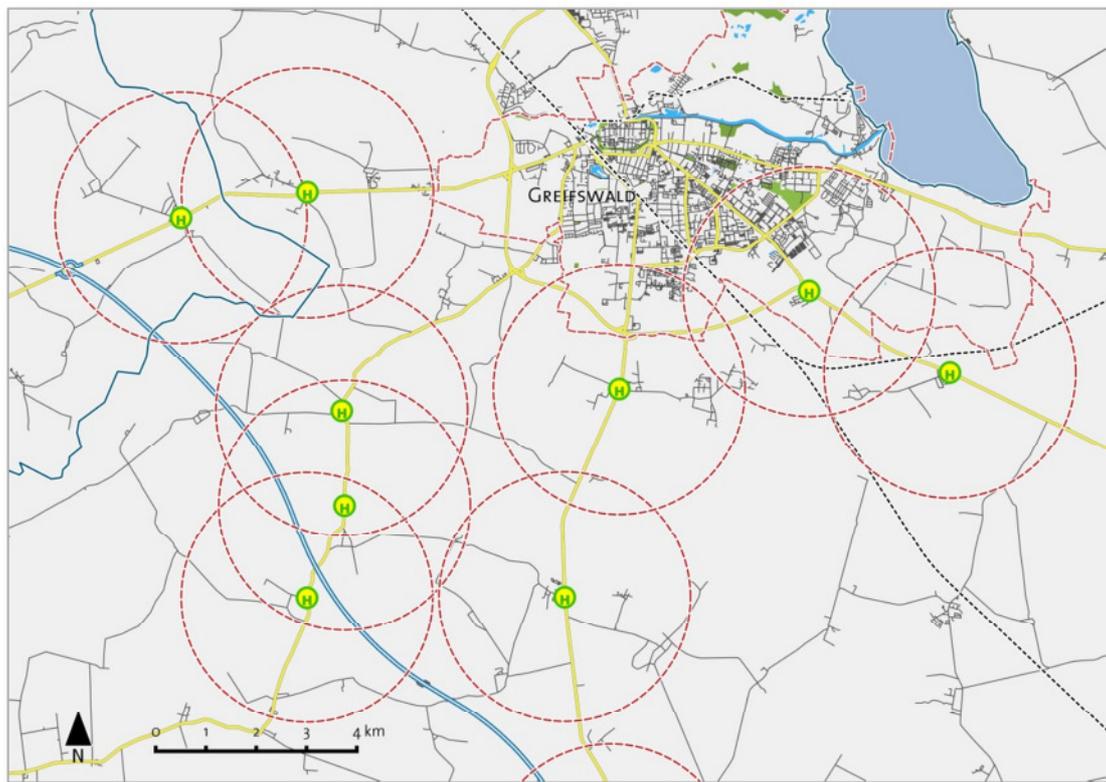


Abbildung 8-2: Regionalbushaltestellen mit Potenzial zur Verknüpfung mit dem Radverkehr

Ausgewählte Bushaltestellen in den Umlandgemeinden (vollständige Darstellung siehe 12.1.1)			
Orientierung	Bushaltestelle	Buslinien	Vorzugs- neue Fahrradabstellanlage
Westen B109 - Grimmer Landstraße	„Levenhagen, Chausseehaus“	316, 320, 504	am Abweig Dorfstraße, beide Richtungen denkbar
	„Griebenow, Hauptstraße“	320	am Abweig Kreuzmannstr., nördl. der B109 = stadtauswärts
Südwesten L261 - Greifswalder Chaussee	„Dersekow, Friedhof“	303, 501, 502	Ernst-Thälmann-Str., an der Kirche
	„Klein Zastrow, Dorf“	303, 501, 502	Dorfstraße = Nebenstraße
	„Groß Zastrow, Gaststätte“	303, 501, 502	Lindenallee
Süden L35 - Gützkower Landstraße	„Helmshagen“	510	östlich L35 = stadteinwärts
	„Dargelin, Abzw.“	510	event. am Ende der Teichstr. = nicht direkt an einer der beiden Bushaltestellen
	„Bandelin, Abzw.“	300	an einer der Bushaltestellen oder einmündenden Straßen
Südosten B109, Anklamer Landstraße	„Diedrichshagen“	210, 271, 505	südlich der B109 = stadtauswärts (nördlich sind bereits Fahrradbügel vorhanden)
	„Hanshagen, Abzw.“	210, 271, 505	nördlich der B109 = stadteinwärts, Straße des Friedens

Die Standorte sollten von der Einfallstraße und der Bushaltestelle aus sehr gut einsehbar sein, um das Diebstahl- und Vandalismus-Risiko zu minimieren. Wenn beide Richtungsbushaltestellen in Frage kommen, sollte die stadteinwärts gelegene Bushaltestelle gewählt werden, da auf dem (zeitkritischeren) Hinweg an ihr der Bus in Richtung Stadt abfährt.

Ob ein Bedarf für stärker gesicherte Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) besteht, sollte durch eine Befragung in den angeschlossenen Gemeinden geklärt werden. Da die Regionalbuslinien für das tägliche Pendeln wegen ihrer geringen Bedienung nur in Ausnahmefällen geeignet sind, ist als Zielgruppe eher der Freizeit und der Einkaufs- und Besorgungsverkehr zu sehen. Für diese Zielgruppe lohnt sich die feste Anmietung einer Fahrradbox kaum.

8.3. RADWEGE INS UMLAND

Obwohl Greifswald selbst eine Fahrradstadt mit guter Radverkehrsinfrastruktur ist, mangelt es an der Einbindung in das Umland. Jenseits des Ostseeküstenradwegs gibt es in das Umland an



Abbildung 8-3: Typische Haupteinfallstraße ohne Radweg (B109 Grimmer Landstraße)

den Hauptverkehrsstraßen keine straßenbegleitenden Radwege. Diese Bundes- und Landesstraßen weisen ein sehr starkes Verkehrsaufkommen auf und sind mit dem Fahrrad kaum sicher befahrbar. Auch Alternativrouten sind nicht verfügbar. Zwischen den meisten Umlandgemeinden und Greifswald gibt es keine alltagstauglichen Radwegeverbindungen.

Damit ist ein großes Umstiegspotenzial vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad, das sich auch in den Mitarbeiterbefragungen gezeigt hat, unerschlossen. Die Distanzen aus

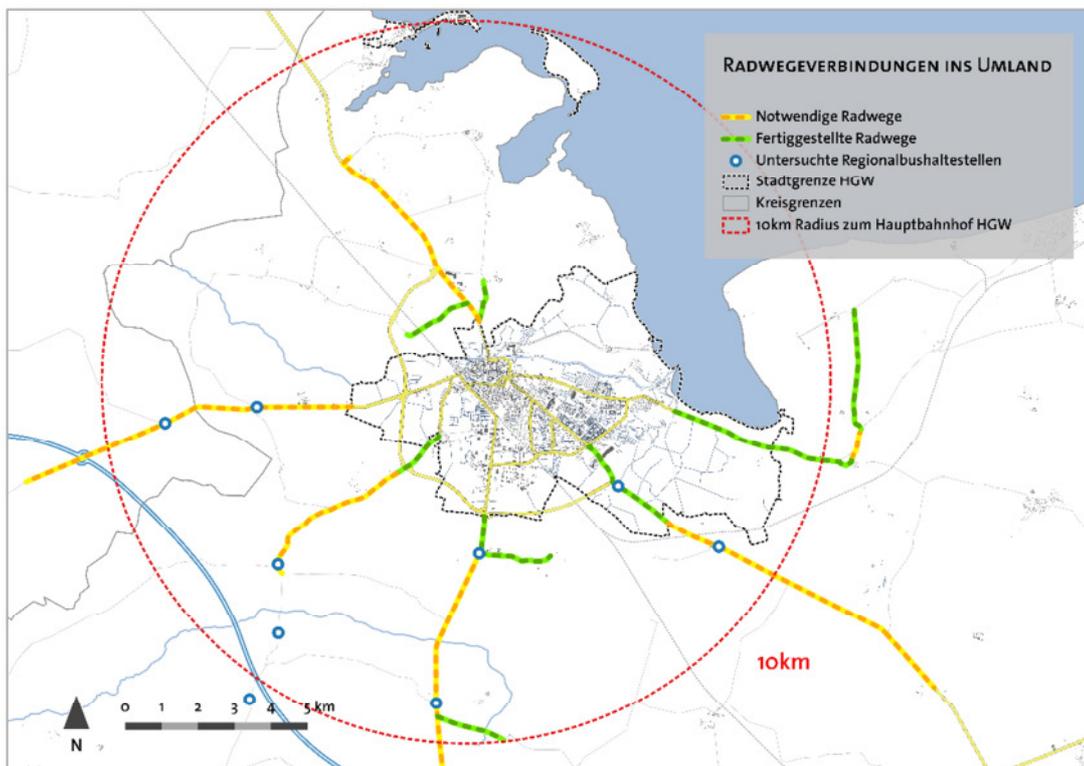


Abbildung 8-4: Vorhandene (grün) und fehlende (gelb) Radwegeverbindungen an Hauptverkehrsstraßen

den Umlandgemeinden zu Zielen in Greifswald sind mit 5 bis 10 Kilometern so kurz, dass sie mit einem guten Fahrrad oder einem Pedelec ohne weiteres zurückgelegt werden könnten. Ein großer Teil der Pendler, die nach Greifswald einpendeln, kommen aus den Umlandgemeinden. Um diesen eine Alternative zum Autofahren zu bieten, ist der Radwegebau an den Einfallstraßen der einfachste und effektivste Weg.

Planungsstand zum Radwegebau an den Haupteinfallstraßen

(laut Vermerk von Herrn Imhorst am 28.08.2014)

Gützkower Landstraße/ L 35 – Radweg Ortsumgehung (OU) Greifswald bis Helmshagen

- Baubeginn am 08.09.2014
- gemäß Schreiben des SBA Stralsund vom 18.08.2014

Grimmer Landstraße/ B 109 – Radweg OU Greifswald bis zur Anschlussstelle A 20

- Radweg OU Greifswald bis Levenhagen (2. BA) ist in der Planfeststellung (Planfeststellungsverfahren musste nach Aufstufung der L 26 zur B 109 neu begonnen werden), Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich in einem Jahr
- Radweg Levenhagen bis zur A 20 (1. BA): Entwurf ist in Arbeit, Eröffnung Planfeststellungsverfahren Ende 2014, Baubeginn November 2015
- gemäß tel. Infos am 27.08.2014

Lubmin/ L261 - Radweg Vierow bis Lubmin

- Baubeginn des 1. BA (2/3 der Strecke) im September 2014
- 2. BA Grunderwerbsprobleme
- gemäß tel. Info durch Frau Metzner

Stralsunder Landstr. – Radweg/ Radroute Greifswald bis Stralsund

- Neuenkirchen/ Körnerstr. bis Kalkvitz: Planung läuft, Fördermittel aus der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA- FM) in Aussicht gestellt
- Steinbecker Brücke bis Neuenkirchen: entweder über Fördermittel (s.o.) oder über städtische Mittel
- Abschnitt Kalkvitz bis Stralsund (LK Vorpommern-Greifswald): GA- FM in Aussicht gestellt
- gemäß Beratungen Unterzeichner mit Landkreis, Amt, Gemeinden, Ministerium

Anklamer Landstr./ B 109 – Radweg Groß Schönwalde bis Möckowberg

- Planungen laufen an

9. MASSNAHME MOBILITÄTSKARTE

9.1. ANSATZ UND NUTZEN

Mobilitätskarten oder Mobility Cards verfolgen den Ansatz, Kunden des „Umweltverbunds“ der am Ort verfügbaren Angebote zu bündeln und aus einer Hand anzubieten. Das bedeutet für den Kunden einen deutlich verringerten Aufwand zur Nutzung der Angebote, da nur noch ein Anbieter Ansprechpartner ist und für den oder die Anbieter eine bessere Kundenbindung mit einem breiten Dienstleistungsangebot.

Die Aufwandsminimierung ergibt sich für den Kunden im Idealfall aus einer Vereinfachung der Vertragssituation, des Informationsbezugs, der Buchung und der Zahlungsabwicklung. Nicht alle am Markt befindlichen Systeme erfüllen alle diese Kriterien, sondern beschränken sich zumeist aus Kosten- oder auch organisatorischen Gründen auf einen Teil dieser Funktionen.

Mobilitätskarten sind seit 2004 am Markt verfügbar, HANNOVERmobil und die Freiburger RegioCard waren die ersten in einem sich sehr langsam entwickelnden Markt. Die Herausforderung besteht darin, eine ausreichende Zahl an Kunden für das in der Erstellung aufwändige Angebot zu gewinnen. HANNOVERmobil hat derzeit ca. 3.000 Kunden und ist damit eher ein Angebot für Premiumnutzer, aber nicht für die breite Masse der ÖPNV-Nutzer. Der ursprüngliche Ansatz, mit dem Angebot eine neue Mobilitätsdienstleistung für die jeweiligen städtischen Bevölkerungen zu schaffen, hat sich bisher nicht realisieren lassen.

Die neueren Angebote polygo in Stuttgart und switHH in Hamburg setzen gezielt auf das Smartphone als Medium, um den Kunden Informationen zu dem Angebot an die Hand zu geben. Mit dem Smartphone kann eine deutlich bessere Dienstleistung gestaltet werden als den bisher verfügbaren Medien, allerdings schränkt dies zum Teil die Nutzergruppen ein und bedeutet auch eine kostenintensive Aufbauphase.

Größter Nutzen für die Betreiber / Anbieter eines derartigen Systems ist die deutlich verbesserte Kundenbindung. Während im ÖPNV die Nutzer häufig anonym sind und daher meistens schwer zu erreichen sind, erhöht sich zumeist die Zahl der namentlich bekannten Kunden durch diese Angebote. Dies verbessert die Möglichkeiten für das Marketing deutlich und intensiviert - so denn vom Kunden gewünscht - die Kundenbeziehung.

Derzeit sind alle Mobilitätskartensysteme auf die lokale Situation zugeschnitten und damit individuell und proprietär - es ist kein allgemein verfügbares System im Angebot, das eine Region oder Stadt einkaufen und dann auf die eigenen Situation anpassen kann.

9.2. ZIELGRUPPEN

Die grundlegende Annahme zu den Zielgruppen geht von einer flexiblen Verkehrsmittelwahl der Nutzer aus (Intermodales / Multimodales Verhalten). Kunden, die aus einem breiten Angebot auswählen - also heute CarSharing nutzen, morgen mit der Bahn und übermorgen mit dem Fahrrad fahren - haben ein hohes Informationsbedürfnis und sind zumeist mit einer Vielzahl an Tarif- und Ticketingsystemen verknüpft.

Die Verkehrsmittelwahl eines Großteils der Bevölkerung ist aber nicht so flexibel und spontan, wie dieses Bild annimmt. Die meisten Wege werden in immer der gleichen Form mit dem gleichen Verkehrsmittel durchgeführt - und beibehalten, solange die gewählte Variante funktioniert. Die Psychologie nennt diesen Effekt Habitualisierung und beschreibt damit ein stabiles Verhalten über einen langen Zeitraum.

Seit ca. 5 Jahren ist jedoch zu beobachten, dass der Pkw in seiner Bedeutung und Funktion in einigen Zielgruppen abnimmt, vor allem in den jüngeren Zielgruppen in urbanen Räumen wie Berlin, München, Hamburg. In diesen Zielgruppen wird der multimodale Ansatz verfolgt, spontan aus einer Reihe an Verkehrsmitteln auszuwählen. Auf dieses Wahlverhalten setzen z.B. Anbieter von Free-Floating CarSharing Systemen wie car2go und DriveNow: Diese Kurzzeitmietfahrzeuge können One-Way in der Stadt genutzt werden. Das führt dazu, dass der Anbieter und der Nutzer nicht vorhersagen können, wann wo welches Fahrzeug stehen wird. Eine Vorausbuchung ist damit ausgeschlossen und damit ausschließlich ein spontanes Nutzungsverhalten möglich. Zudem wird ein Ersatzsystem benötigt, falls kein Fahrzeug am gewünschten Ort zur gewünschten Zeit verfügbar ist - das ist dann meistens der ÖPNV oder das Taxi.

Jedoch sind für die Einführung von Mobilitätskarten die Fragen der Refinanzierung nicht geklärt, da auf Seiten der Nutzer bisher kaum Bereitschaft zur Zahlung eines Aufpreises vorhanden war. Die Kosten müssen sich also durch Einsparungen bei der Administration, der Technik oder im Marketing bezahlt machen - dies ist das dominierende Thema der derzeitigen Branchendiskussion.

9.3. ANGEBOTE MIT VORBILDCHARAKTER FÜR GREIFSWALD

9.3.1. OSNABRÜCK: MONATSKARTENBASIERTES ANGEBOT

Obwohl Osnabrück mit ca. 156.000 Einwohnern deutlich größer als Greifswald ist, kann die dort eingeführte Monatskarten-basierte „Mobilkarte“ ein Beispiel sein.

Betrieben wird das System durch die Stadtwerke Osnabrück. Die Lösung ist multimodal ausgelegt, d.h. es sind verschiedene Verkehrsmittel über diese Karte abrechenbar. Im Einzelnen sind der örtliche ÖPNV, das CarSharing (StadtTeilAuto) sowie die Radstation mit der Karte nutzbar. Die Zielgruppe sind ÖPNV-Vielfahrer. Die Kosten für den Nutzer belaufen sich auf 59,90€ pro Monat bei einer Vertragslaufzeit von 6 Monaten.

Die Leistungen im Detail:

ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> - Umweltabo XXL (OS/Belm) - Übertragbare Monatskarte, werktags ab 19 Uhr, Wochenende und feiertags ganztägige Mitnahme von einem Erwachsenen und familienangehörigen Kinder bis einschließlich 14 Jahre - Ermäßigte Anschlussfahrten am Sa, So und Feiertagen (Kinderpreis zahlen) - Ermäßigte Fahrpreise auf der Flughafenlinie X150
Fahrrad
Radstation: freie Nutzung 24/7 Abstellen in der Radstation am Hbf., alle 2 Monate kostenlose Fahrradwäsche, Kostenlose Fahrradmitnahme im VOS
MIV
StadtTeilAuto: Aufnahmegebühr, Sicherheitseinlage, Grundgebühr, 20 Guthaben (3 Monate haltbar)

Die Umsetzung vor Ort gestaltete sich vergleichsweise einfach, da die Stadtwerke Teil der VOS sind und auch das CarSharing (StadtTeilAuto) betreiben. Eine Evaluation in Bezug auf eine Änderung der ÖPNV-Nutzung liegt noch nicht vor.

9.3.2. SCHWÄBISCH HALL: GUTHABENBASIERTES ANGEBOT

Das Angebot in Schwäbisch Hall, einer Stadt mit ca. 37.000 Einwohnern, stellt ein weiteres gutes Beispiel dar, welches eine hohe Übertragbarkeit aufweist.

Das durch die KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH eingeführte Angebot mit dem Namen „KolibriCard“ richtet sich hauptsächlich an Gelegenheitsnutzer.⁷ Nutzt man die Kolibri-Karte, profitiert man von Ermäßigungen bzw. Rabattierungen auf Einzelfahrscheine, kann das CarSharing unkompliziert mit nutzen und erhält Zugang zu Vergünstigungen bei der Nutzung der lokalen Parkhäuser.

Die technische Basis wird durch die VDV-Kernapplikation dargestellt. Die Karte selbst ist eine MIFARE-Card. Finanziert wird die Karte durch eine einmalige Gebühr. Wiederkehrende Kosten fallen nicht an, dass die Karte nach dem Prepaid-Prinzip funktioniert. Die Anfangsinvestition betrug 3,2 Millionen Euro, inklusive Marketing-Aktivitäten. Das System verzeichnet inzwischen ca. 13.000 Nutzer.

Die Leistungen in der Übersicht:

ÖPNV
Rabatt auf Einzelfahrscheine (ermäßigter Tarif)
Bezahlung mit Guthabekarte
MIV
Vergünstigte Preise in Parkhäusern
Bezahlung mit Guthabekarte

9.3.3. HEIDELBERG: KILOMETERBASIERTES TOUCH&TRAVEL

Das Angebot Touch&Travel der Deutschen Bahn entspricht nicht der Idee einer vollumfänglichen Mobilitätskarte, ist aber eine moderne technische Lösung für die Einführung eines elektronischen Ticketings. Dies kann als erster Schritt in eine Digitalisierung des Zugangs bzw. des Ticketvertriebs genutzt werden und kann damit als Basis für den langfristigen Aufbau einer Mobilitätskarte / Mobilitätsplattform gesehen werden.

Das System Touch&Travel ist ein Smartphone-basiertes System zur Abrechnung von ÖPNV-Tickets. Der Nutzer nutzt ein Programm („App“) auf dem Smartphone und meldet sich beim Einstieg in das Verkehrsmittel an (per GPS, 2D-Barcode oder NFC-Magnetfelder) und am Zielort wieder ab. Das Programm registriert die gefahrene Strecke und rechnet die Distanz entsprechend des Tarifsystems ab. Der Kunde erhält dann eine monatliche Rechnung mit einer Listung der gefahrenen Strecken und den entsprechenden Ticketgebühren.

⁷ Vgl. <http://www.kolibricard.de/>

Besonders innovativ ist dabei der in Heidelberg verfolgte Ansatz, der unabhängig von der gefahrenen Strecke die Luftliniendistanz zwischen A und B berechnet und dann einen Kilometerpreis für die Luftlinie berechnet. Dies macht den Fahrpreis unabhängig von Umwegstrecken oder zeitlichen Verzögerung und garantiert dem Kunden ein einfaches Preissystem - das der Kunde von Pkw und Fahrrad gewohnt ist: Kosten für einen direkten Weg ohne Umwege⁸.

9.4. EMPFEHLUNG

Mit der engen Zusammenarbeit der Stadtwerke Greifswald und dem CarSharing Anbieter inkl. der Weiterempfehlung über die jeweiligen Webseiten⁹ ist die Grundlage einer Zusammenarbeit bereits vorhanden.

Eine Mobilitätskarte bzw. Mobilitätsplattform ist jedoch kein System, das „nebenbei“ eingeführt werden kann, sondern es muss das Herzstück eines neu gedachten und ineinandergreifenden Ticket- und Tarifsystems sein.

Die Einführung eines derartigen Systems bringt eine erhebliche Komplexität mit sich. Auch wenn es technisch beherrschbare Lösungen gibt, darf der Aufwand im Marketing auf keinen Fall unterschätzt werden. Systeme wie diese benötigen eine „kritische Masse“, ein Mindestangebot, damit es attraktiv ist.

Aus heutiger Sicht erscheinen folgenden Varianten als plausible Ansätze vorbehaltlich einer detaillierteren technischen und finanziellen Prüfung:

Variante A - Auskunftssystem

Möglich ist eine technische Vollintegration in bestehende Mobilitätsplattformen im Sinne von Auskunftssystemen. Hierfür stehen z.B. Moovel (Daimler AG), QUIXXIT (Deutsche Bahn AG) und auch Google Transit zur Verfügung. Diese Einbindung reduziert den Marketingaufwand, da Bestandskunden in das System einfließen, ebenso wie den technischen Aufwand, der überwiegend in der Bereitstellung der Daten besteht. Die Daten können allen Anbietern auch gleichzeitig zur Verfügung gestellt werden, um die Reichweite zu maximieren. Alle Systemen bieten jedoch keine Buchungsmöglichkeit und auch weder Fahrzeugzugang noch ein Abrechnungssystem.

Variante B - Partnerschaft

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Zusammenführung der Monatskarte und der CarSharing-Karte als ein Angebot mit gemeinsamer Abrechnung. Der technische Aufwand und ebenso die Marketingkosten sind überschaubar, jedoch benötigt dieses Angebot eine kritische Angebotsgröße, d.h. eine Mindestanzahl an gut erreichbaren CarSharing-Fahrzeugen in der Stadt. Die bisherige Zahl reicht nicht aus: Es sollten schätzungsweise 10 - 20 Fahrzeuge unterschiedlicher Größe an verschiedenen Stationen angeboten werden, um eine ausreichende Sicht- und Verfügbarkeit anzustreben. Die Abrechnung der Leistungen erfolgt dann für Monatsfahrkarte und CarSharing-Fahrten über die Stadtwerke. Als weiterer Gedanke

⁸ Vgl. http://www.vrn.de/vrn/tickets/etarif_hd/index.html

⁹ Vgl. http://www.sw-greifswald.de/Leistung/OEPNV_und_Carsharing/Service/Carsharing

sollte hier auch das Angebot UsedomRad integriert werden, wobei eine Verknüpfung der Abrechnungsschnittstelle innerhalb dieses Projektes nicht geprüft wurde.

Variante C - Vollverbund

Eine vollständige Verknüpfung der Leistungen bedeutet Information, Buchung und Abrechnung aus einer Hand und auf einer Plattform. Dies ist als sehr aufwändig einzuschätzen, solange die Leistungen nicht in einem Haus erbracht werden, da alleine schon die datenschutzrechtlichen Fragen zur gemeinsamen Nutzung der Kundendatenbank erheblichen Raum einnehmen. Es gibt auch keine erprobten Systeme am Markt, die diese Komplexität abbilden. Die derzeit an den Markt kommenden Systeme, wie z.B. von Siemens, sind zudem für Ballungsräume und Metropolregionen konzipiert.

Generell bleibt anzumerken, dass aufgrund der großen Zahl an jungen Menschen und der darüber hinaus schnellen Adaptionrate des Smartphones auch in älteren Zielgruppen eher die Einführung eines smartphonebasierten Systems erwogen werden sollte als ein chipkartenbasiertes System.

10. INTERMODALER MOBILITÄTSPLAN

10.1. CHANCEN

Die Rahmenbedingungen einer weltweiten Klimaveränderung und einer zunehmenden Verstädterung führen in den großen Ballungsräumen zu massiven Veränderungen der Mobilität. Das Auto ist in vielen Städten nicht mehr das grundlegende Verkehrsmittel in der Verkehrsplanung, der ÖPNV befindet sich in einer Phase der Renaissance mit steigenden Verkehrsanteilen - ebenso das lange tot gesagte Fahrrad. Selbst in - im Vergleich zu den Metropolen der Welt - kleineren Städten wie Rostock ist der Radverkehrsanteil mittlerweile wieder auf über 20 % angestiegen.

Dieser Trend wird früher oder später alle deutschen Städte erreichen. Insbesondere die Umweltfreundlichkeit der Verkehrssituation in Form von Emissionen, Flächen- und Energieverbrauch wird eine entscheidende Rolle spielen. Politik und Administration sollten hierauf vorbereitet sein. Zögernde Haltungen werden nur die Zeit zur Anpassung verlängern, sich aber letztendlich nicht positiv auswirken. Ein Beispiel hierfür sind die derzeit drohenden Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen deutsche Städte, die die Feinstaubrichtlinien nicht einhalten¹⁰.

Eine große Chance liegt darin, das Thema „Neue Mobilität“ positiv zu belegen. Neu entstehende Freiräume in den Innenstädten durch reduzierte Pkw-Stellflächen geben Raum zur Entfaltung anderer Flächennutzungen. Dies können Nutzungen für Grünanlagen, Spielplätze oder auch andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sein.

Neue Initiativen im Bereich nachhaltige Mobilität können auch von der Wirtschaftsförderung gezielt gefördert werden. Diese erfüllt damit einen doppelten Nutzen: Neben der Förderung nachhaltiger Mobilität werden auch Arbeitsplätze geschaffen.

10.2. HEMMNISSE

Insgesamt entstand aus den Gesprächen der Eindruck, dass im Verkehrsbereich in Greifswald kaum Problemdruck existiert.

Die zuständige IHK sah in dem Themenbereich kaum Handlungsbedarf und das Interesse der Unternehmen vor Ort „skeptisch“. Hier ist insbesondere die thematische Begeisterung des Herrn Ringhand von der Regionalen Wirtschaftsinitiative hervorzuheben, der mit direkten Kontakten und Veranstaltungen das Thema auf die Agenda vieler Unternehmen hob.

Während der persönlichen Gespräche mit Geschäftsführern der Unternehmen vor Ort entstand nicht der Eindruck, als sei die Verkehrssituation in Greifswald ein dominierendes Problem. Gelegentliche Staus oder fehlende Parkplätze an bestimmten Orten zu Nachfragespitzen werden wahrgenommen, aber nicht als strukturelles Problem.

Überraschend war auch, dass der „Kostenfaktor Mobilität“ nicht als solcher thematisiert wurde. Während des Projektes sank zudem der Benzinpreis kontinuierlich, der häufig als Indikator für Handlungsdruck dient, auch wenn andere Rahmenbedingungen viel entscheidender sind.

¹⁰ Details siehe http://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?luftluftreinhalteplan_eu

Zusätzliche Angebote wie CarSharing und UsedomRad werden zwar begrüßt, aber eher als freiwillige Ergänzung und nicht als grundlegender Bestandteil.

10.3. EMPFEHLUNG

Kernelement der Vorbereitung eines intermodalen Mobilitätsplans ist der langfristige kommunikative Aufbau des Themenfeldes, zusammen mit den Bürgern.

Das Thema „Neue Mobilität“ darf dabei nicht als eigenständiges Thema betrachtet werden. Verkehr ergibt sich nicht als Selbstzweck, sondern als Folge der Rahmenbedingungen z.B. des Städtebaus, der Energiepreise und auch der verfügbaren Technologien. Hier muss eine dauerhafte Verknüpfung nicht nur in den Plänen, sondern auch in den Köpfen geschaffen werden.

Da derzeit keine neuen Verkehrspläne in Vorbereitung sind, kann das Thema auf kommunikative Weise als kontinuierlicher Diskussionsprozess laufen. Ähnlich wie die „Regionale Wirtschaftsinitiative RWI“ Veranstaltungen für die Unternehmen vor Ort durchführt, können auch Diskussionsveranstaltungen mit interessierten Bürgern das Themenspektrum z.B. mit Vorträgen von Dienstleistern und Forschern regelmäßig beleuchten und den Boden für Veränderungen bereiten.

Parallel sollten gemeinsam mit dem Land Varianten diskutiert werden, wie Unternehmen - insbesondere im Moment der Neuansiedlung - motiviert und ggf. verpflichtet werden können, Mobilitätspläne zu erstellen. Diese beschreiben die entstehenden Verkehrsmengen und deren Bewältigung und sind z.B. in Frankreich für größere Unternehmen Pflicht. Neben der Schaffung eines Problembewusstseins sorgen diese Pläne für eine gute Verknüpfung zwischen Unternehmen und Verkehrsplanern und vermeiden Doppelplanungen und Missverständnisse. In Greifswald wäre eine Integration in die Stellplatzverordnung ein möglicher Ansatz, die seit der letzten Novellierung durch das Land vollständig in Händen der Stadt liegt.

Untypisch im deutschlandweiten Vergleich ist der bereits sehr hohe Radverkehrsanteil, der trotz mitunter verbesserungswürdiger Radverkehrsinfrastruktur den Modal-Split in Greifswald charakterisiert. Trotz diesen sehr hohen Anteils des Radverkehrs genießt aber der Pkw-Verkehr die größte Aufmerksamkeit der Planung, während der Radverkehr eher nebensächlich bearbeitet wird. Hier sollte im Interesse der umwelt- und stadtschonenden Verkehrsmittel umgedacht werden und mehr Planungskapazität der Förderung von Rad- und Fußverkehr gewidmet werden.

Durch eine offene und langfristige Kommunikation sowie eine planerische Einbindung und Beteiligung der Bürger und der Unternehmen wird die Grundlage geschaffen, die ein Bewusstsein für die Zusammenhänge schafft und neben Bereitschaft zur Veränderung im Idealfall auch Neugierde und Begeisterung erzeugt: „Wir gestalten unsere Zukunft in einer emissionsfreien Stadt.“

11. VERZEICHNISSE

11.1. QUELLEN

BBSR (Hg.) (2014): ExWoSt-Studie. Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. ExWoSt-Informationen 45/1. Bonn.

infas/DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur-Aufkommen-Emissionen-Trends. Berlin. Forschungsvorhaben FE-nr. 70.801/2006 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bonn/Berlin. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, zuletzt geprüft am 20.02.2015.

Bördlein, Ruth; Block, N.; Lohrenz, J.; Mantei, K.; Niebuhr, C. (2012): Mobilität der Bevölkerung von Fleischervorstadt und Innenstadt in Greifswald. Ergebnisse einer Befragung im Juni 2012 im Rahmen des Projektes „Soziale Stadt mobil gemacht“. Greifswald.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hg.) (2009): Bevölkerungsprognose 2009. Greifswald.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald A (2010): Integriertes Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Langfassung. Dresden, Garching, Greifswald.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald B (2010): Integriertes Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Kurzfassung. Dresden, Garching, Greifswald.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald C (2010): Radverkehrsplan Greifswald 2010 (RVP 2010), Greifswald.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2007): Fortschreibung Nahverkehrsplan - NVP 2007. Schlussbericht 2006 mit Ergänzung 2007. Berlin.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2005): Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes - ISEK 2005. Grundlagen des Stadtumbaus in Greifswald. Rostock/Greifswald.

Trautmann, Marius (2012): Kommunaler Klimaschutz in Greifswald – Analyse des Mobilitätsverhaltens der städtischen Verwaltung. Bachelorarbeit Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald.

11.2. TABELLEN

Tabelle 2-1: Rücklauf Befragungen (Quelle: Eigene Berechnung).....	7
Tabelle 3-1: Hauptstraßen mit max. DTV (Quelle: Stadtbauamt 2014).....	16
Tabelle 3-2: Bewohnerparkbereiche.....	18
Tabelle 3-3: Pkw-Dichte nach Stadtteilen (2014)	20
Tabelle 3-4: Kombinierte Stadt- und Regionalbushaltestellen	24
Tabelle 3-5: Maßnahmen zur CO ₂ -Reduktion im Klimaschutzkonzept der Stadt Greifswald	30
Tabelle 5-1: Modal Split in den Befragten Unternehmen/Institutionen	37
Tabelle 5-2: Bereitschaft zur (häufigeren) Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.....	38

11.3. ABBILDUNGEN

Abbildung 3-1: Entwicklung der Bevölkerungsentwicklung 2004-2014 (Hauptwohnsitzbevölkerung) (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung).....	12
Abbildung 3-2: Bevölkerungsdichte Greifswald 2014 (Hauptwohnsitzbevölkerung) (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung)	13
Abbildung 3-3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) (Quelle: Stadtbauamt 2014)	17
Abbildung 3-4: Entwicklung der Pkw-Dichte 2009 bis 2014 (in Prozent)	19
Abbildung 3-5: Pkw-Dichte (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung)	20
Abbildung 3-6: Entwicklung der Pkw je 1.000 Einwohner 2008 bis 2014.....	21
Abbildung 3-7: Liniennetzplan Greifswald	22
Abbildung 3-8: Fahrradwege-Netz im Bestand (Quelle: Stadt Greifswald, eigene Darstellung).....	26
Abbildung 5-1: Karte der Standorte großer Unternehmen- und Institutionen (Befragungsteilnehmer und übrige größeren Unternehmen).....	36
Abbildung 5-2: "Kennen und nutzen Sie CarSharing?"	42
Abbildung 5-3: "Ich halte CarSharing grundsätzlich für eine gute Idee."	42
Abbildung 5-4: "Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, CarSharing zu nutzen"	43
Abbildung 5-5: "Ich kann mir grundsätzlich vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten."	43
Abbildung 7-1: Standortvorschläge CarSharing (Soziale Stadt mobil gemacht Workshop) (Quelle: Stadt Greifswald).....	58
Abbildung 7-2: Mobilitätsstationen Standortplanung.....	59
Abbildung 8-1: Einzugsgebiete um den Hbf. Greifswald (Quelle: Eigene Darstellung).....	65
Abbildung 8-2: Regionalbushaltestellen mit Potenzial zur Verknüpfung mit dem Radverkehr.....	67
Abbildung 8-4: Typische Haupteinfallstraße ohne Radweg (B109 Grimmer Landstraße)	69
Abbildung 8-3: Vorhandene (grün) und fehlende (gelb) Radwegeverbindungen an Hauptverkehrsstraßen .	69
Abbildung 8-5: Vorhandene (grün) und fehlende (gelb) Radwegeverbindungen an Hauptverkehrsstraßen .	69
Abbildung 12-1: Einpendler von Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern mit eigenem Bahnanschluss (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Stichtag 30.06.2013)	87

12. ANHÄNGE

12.1.1. BESTANDSAUFNAHME REGIONALBUSHALTESTELLEN

Bushaltestelle - „Levenhagen, Chausseehaus“		
Orientierung	 	
Westen B109 - Grimmer Landstraße		
Buslinien		
316, 320, 504		
Anzahl der Fahrten		
6+1+7 = ca. 14		
Fahrzeit nach HGW		
6 – 11 Minuten		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
am Abzweig Dorfstraße, beide Richtungen denkbar; bisher keine Abstellanlage vorhanden		

Bushaltestelle - „Griebenow, Hauptstraße“		
Orientierung	 	
Westen B109 - Grimmer Landstraße		
Buslinien		
320		
Anzahl der Fahrten		
7		
Fahrzeit nach HGW		
12 Minuten		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
am Abzweig Kreutzmannstr., nördl. der B109 = stadtauswärts; bisher keine Abstellanlage vorhanden		

Bushaltestelle - „Dersekow, Friedhof“		
Orientierung		
Südwesten L261 - Greifswalder Chaussee		
Buslinien		
303, 501, 502		
Anzahl der Fahrten		
8		
Fahrzeit nach HGW		
12 Minuten		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
Ernst-Thälmann-Str., an der Kirche; bisher keine Abstellanlage vorhanden		

Bushaltestelle - „Klein Zastrow, Dorf“		
Orientierung	kein Foto vorhanden	kein Foto vorhanden
Südwesten L261 - Greifswalder Chaussee		
Buslinien		
303, 501, 502		
Anzahl der Fahrten		
10		
Fahrzeit nach HGW		
12 Minuten bis 3:14h (BUS/ZUG)		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
Dorfstraße = Nebenstraße; bisher keine Abstellanlage vorhanden		

Bushaltestelle - „Groß Zastrow, Gaststätte“		
Orientierung		
Südwesten L261 - Greifswalder Chaussee		
Buslinien		
303, 501, 502		
Anzahl der Fahrten		
9		
Fahrzeit nach HGW		
15 Minuten bis 3:13h (mit BUS/ZUG)		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
Lindenallee; bisher keine Abstellanlage vorhanden		

Bushaltestelle - „Helmshagen“	
Orientierung	
Süden L35 - Gützkower Landstraße	
Buslinien	
510	
Anzahl der Fahrten	
34	
Fahrzeit nach HGW	
7 bis 53 Minuten	
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage	
östlich L35 = stadteinwärts; bisher keine Abstellanlage vorhanden	

Bushaltestelle - „Dargelin, Abzw.“	
Orientierung	
Süden L35 - Gützkower Landstraße	
Buslinien	
510	
Anzahl der Fahrten	
19	
Fahrzeit nach HGW	
11 Minuten bis 1:18h (mit BUS/RE)	
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage	
event. am Ende der Teichstr. = nicht direkt an einer der beiden Bushaltestellen; bisher keine Abstellanlage vorhanden	

Bushaltestelle - „Bandelin, Abzw.“	
Orientierung	
Süden L35 - Gützkower Landstraße	
Buslinien	
300	
Anzahl der Fahrten	
10	
Fahrzeit nach HGW	
20 bis 36 Minuten	
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage	
an einer der Bushaltestellen oder einemündenden Straßen;	

bisher keine Abstellanlage vorhanden		
---	--	--

Bushaltestelle - „Diedrichshagen“		
Orientierung	 	
Südosten B109, Anklamer Landstraße		
Buslinien		
210, 271, 505		
Anzahl der Fahrten		
ca. 15		
Fahrzeit nach HGW		
16 bis 26 Minuten		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
Zusätzlich zum Bestand südlich der B109 =stadtauswärts; bestehende Abstellanlage direkt am Wartehäuschen nördlich (stadteinwärts)		

Bushaltestelle - „Hanshagen, Abzw.“		
Orientierung	 	
Südosten B109, Anklamer Landstraße		
Buslinien		
210, 271, 505		
Anzahl der Fahrten		
18		
Fahrzeit nach HGW		
20 Minuten bis 1:22h (mit BUS/ZUG)		
Vorzugslage neue Fahrradabstellanlage		
nördlich der B109 =stadteinwärts, Straße des Friedens; bisher keine Abstellanlage vorhanden		

12.1.2. RADSTATION GREIFSWALD - ÜBERSICHT STANDORTVARIANTEN

Standortkriterien	Vorzugsstandort Bahnhofsvorplatz	Standort Wallanlage	Standort Überdachung vor KAW-Halle
Nähe Bahnsteigzugang			
Bahnsteig 1	+ 25 m	-- 110 m	++ 10 m
Bahnsteig 2+3	+ 25 m	-- 110 m	O 50 m
Erreichbarkeit Radrouten			
Bahnhofstraße Ost	+	-	++
Bahnhofstraße West	+	+	O
Bahnunterführung	++	O	+
Wall	+	++	O
Domstr./ Lange Str.	+	++	O
Flächenverfügbarkeit			
Basisvariante	-- umgestaltet	+ vor Umgestalt.	+ statt Überdach.
Plusvariante	-- umgestaltet	+ vor Umgestalt.	+ statt Überdach.
Sichtbarkeit			
für Radfahrer	++	+	++
für Autofahrer	++	-	++
für Bahnfahrer	O	--	++
für Fußgänger	++	+	+
Städtebauliche Einordnung			
Baukörper	++	-	O
Denkmalschutz	++	O	O
Konkurrenzangebote weg			
Überdachte Abstellanlage	--	--	++
Anlehnbügel Bahnhofsvorp	++	--	--
Potenzial			
Nutzung (Café etc.)	++	++	++
Gestaltung (Architektur)	++	?	?

12.1.3. BEDARFSANALYSE FÜR DIE RADSTATION GREIFSWALD

Methodik zur Ermittlung des Bedarfs für die Radstation:

Die Abschätzung für den Bedarf einer Radstation wurde analog zur Machbarkeitsstudie 2011 in drei Schritten durchgeführt:

1. Potenzial zur Nutzung der Bahn durch Pendler

Auf Grundlage der aktuellsten verfügbaren Daten der Bundesagentur für Arbeit (Stand 30.06.2013) zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohn- bzw. Arbeitsort Greifswald wurden alle Gemeinden mit Bahnhaltepunkte und mindestens 10 Pendlern identifiziert.

Für diese Orte erfolgte ein Vergleich der Bahnfahrtzeit mit der Autofahrtzeit von Zentrum zu Zentrum. Die tatsächliche Reisezeit mit der Bahn verlängert sich noch um die Wegezeit zum bzw. vom Bahnhof. Zur Abschätzung des Bahnnutzungspotenzials für Pendler (Anteil der Pendler, die gut mit der Bahn fahren könnten) wurden folgende pauschale Annahmen getroffen:

- Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto $< 1,0$ => 40 %
- Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto = $1,0 - 1,5$ => 20 %
- Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto = $1,5 - 2,0$ => 10 %
- Fahrzeit Bahn / Fahrzeit Auto $> 2,0$ => 5 %
- Gemeinden ohne Bahnhaltepunkt => 5 %

2. Potenzial für die Nutzung des Fahrrades als Anschlussverkehrsmittel

Für die Ermittlung des Potenzials von Bahnpendlern, für die das Fahrrad in Greifswald als Anschlussverkehrsmittel interessant sein könnte, wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

Entfernung vom Bahnhof zum Zielort in Greifswald und Fahrradverfügbarkeit:

Für diejenigen, die in fußläufiger Nähe zum Bahnhof wohnen oder arbeiten, ist die Nutzung des Fahrrades nur interessant, wenn es schnell verfügbar und schnell abgestellt ist. Erst bei weiteren Distanzen lohnt sich der Einsatz eines qualitativ hochwertigen Fahrrades, das am Bahnhof UND am Wohn- bzw. Arbeitsort gesichert werden muss. Deswegen wird von einem maximalen Potenzial von 40% der Auspendler ausgegangen, die das Fahrrad als Anschlussverkehrsmittel nutzen würden. Bei Einpendlern ist dieses maximale Potenzial auf die Hälfte (20%) reduziert, weil diese am Bahnhof in Greifswald ein (Zweit-)Fahrrad regelmäßig über Nacht und das Wochenende stationieren müssten, um damit zur Arbeit fahren zu können.

Unterscheidung zwischen Tages- und Wochenpendlern:

Strecken mit Bahnfahrzeiten bis zu einer Stunde werden als Tagespendeldistanz gewertet. Tagespendler nutzen täglich das Fahrrad für den Weg zum Bahnhof, so dass es einen hohen Nutzen für sie hat.

Bei Bahnfahrzeiten über einer Stunde wird dagegen von einer Wochenpendeldistanz ausgegangen. Hier besteht der Bedarf für die Nutzung des Fahrrades für den Weg zum Bahnhof nur am Wochenende und die Fahrradmitnahme in der Bahn ist eine interessantere Alternative, so dass eine Radstation weniger Nutzen für sie hat und eine weitere Halbierung des Potenzials angenommen wird.

Anschlussbedingungen in Quell-/Zielorten:

Die Anschlussbedingungen des Quell- bzw. Zielortes wirken sich ebenfalls auf das Potenzial zur Fahrradnutzung in Greifswald aus. Wer bereits am Wohnort ein Fahrrad für den Weg zum Bahnhof nutzen muss, lässt es entweder dort stehen oder nimmt es mit in die Bahn. Nur ein sehr geringer Teil wird ein Zweirad in Greifswald stationieren. Deswegen wird das größte Fahrradpotenzial bei Pendlern aus den aktuellen und ehemaligen kreisfreien Städten mit verhältnismäßig sehr gutem ÖPNV gesehen (Schwerin, Rostock, Stralsund, Neubrandenburg). In den aktuellen und ehemaligen Kreisstädten ist noch ein ÖPNV-Angebot vorhanden, während in allen anderen Gemeinden der Bahnhofpunkt wahrscheinlich nur zu Fuß, mit dem Auto oder Fahrrad zu erreichen ist, was die Wahrscheinlichkeit einer Fahrradnutzung in Greifswald sehr stark reduziert.

3. Abschätzung der Nutzung der Radstation

Zusätzlich muss für die Radstation noch berücksichtigt werden, dass eine kostenpflichtige Nutzung und der Zeitverzug gegenüber dem Abstellen des Fahrrades an freien Fahrradständern weitere Argumente gegen eine Nutzung sind. Von denjenigen, die mit der Bahn fahren und das Fahrrad als Anschlussverkehrsmittel nutzen, werden nicht alle eine Radstation nutzen. In der Machbarkeitsstudie von 2011 wurde davon ausgegangen, dass von den Pendlern, die Fahrrad und Bahn nutzen nur etwa die Hälfte langfristig die Radstation nutzen wird.

Da nun ein ungünstigerer Standort genutzt werden muss und zusätzlich ein großes Konkurrenzangebot an frei zugänglichen Fahrradständern geschaffen wurde, sollte man von einem nochmals verringerten Potenzial ausgehen.

Alle Abschätzungen beruhen auf groben Annahmen und könnten nur durch umfangreiche Befragungen verifiziert bzw. verbessert werden. Insgesamt ergibt sich jedoch eine Größenordnung beim Fahrradpotenzial, das den abgestellten Fahrrädern am Bahnhof entspricht.

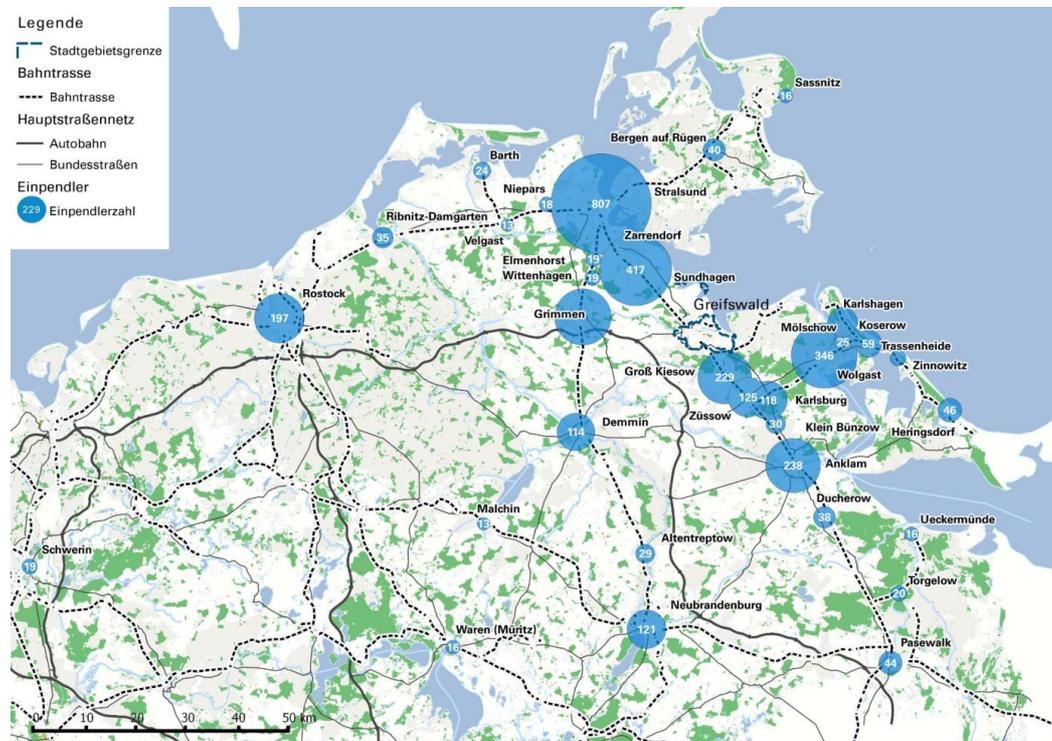


Abbildung 12-1: Einpendler von Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern mit eigenem Bahnanschluss (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Stichtag 30.06.2013)

12.1.4. FAKTOREN ZUR NUTZUNG EINER RADSTATION UND BEWERTUNG FÜR GREIFSWALD

Faktoren zur Nutzung einer Radstation	Positiv	+	o	-	Negativ
Verkehrsanbindung mit der Bahn					
Zugverbindungen zum Bahnhof mit Radstation	Schnell, direkt, häufig		o		langsam, umständlich, selten
Pendlerzahl bahnangebundener Orte	Hoch		o		Gering
Anbindung der Quell- und Zielbahnhöfe mit ÖPNV (Erreichbarkeit ohne Fahrrad)	Gut	+	o	-	Schlecht
Fahrradmitnahme in den Zügen als Alternative (Kosten, Kapazität)	Unattraktiv		o	-	Attraktiv
Bedingungen im Bahnhofsumfeld					
Vandalismus und Fahrraddiebstahl am Bahnhof	Stark ausgeprägt		o		Gering ausgeprägt
Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Radstation	Sehr gut	+			Schlecht
Sichtbarkeit Radstation	Sehr gut	+			Schlecht
Alternative, frei zugängliche Abstellanlagen	Keine			-	attraktiv
Verkehrsanbindung, Bedingungen am Ort					
ÖPNV-Anbindung des Bahnhofs (als Alternative)	Schlecht			-	Gut
ÖPNV-Integration (Verkehrsverbund, Cityticket)	Gering		o		Hoch
Quellen und Ziele in fußläufiger Entfernung	Wenige			-	Viele
Autoanbindung der Quellen und Ziele	Keine Parkplätze		o		Viele Parkplätze
Weitere Bahnstationen als näherer Ein-/Ausstieg	Keine			-	Vorhanden
Radverkehrsanbindung über weite Strecken (Pedelec-Distanz)	Gut			-	Schlecht
Image des Radfahrens	Positiv	+			Negativ
Verbreitung hochwertiger Fahrräder	Hoch		o		Gering
Qualität der Abstellanlagen an Quellorten (Wohngebäude) und Zielorten (Betriebe)	Sicher und leicht erreichbar	+	o		Unsicher, schlecht erreichbar
Nutzungsbedingungen der Radstation					
Verfügbarkeit von Einstellplätze	Hoch		?		Gering
Kosten für Einstellplätze	Gering		?		Hoch
Angebot und Qualität von Serviceleistungen	Hoch		?		Gering
Öffnungs- und Servicezeiten	24h, 365 Tage		?		eingeschränkt

12.1.5. BEFRAGUNGSERGEBNISSE OFFENE TEILFRAGEN UNTERNEHMENSBEFRAGUNG

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT / UNI GREIFSWALD

Zu diesem Themenbereich wurden insgesamt 353 Nennungen auf die offene Frage zu Protokoll gegeben.

Obwohl vereinzelt eingeräumt wird, dass sich das Radwegenetz in Greifswald verbessert hat, ist der Ausbau und die Weiterentwicklung der Radwege das Hauptanliegen der Universitätsmitarbeiter: Gut ein Viertel aller Nennungen auf die offene Frage nach Verbesserungsvorschlägen im Bereich Mobilität fallen auf diesen Komplex.

„Ich wünsche mir bessere Radwege, vor allem einen Ausbau des Radwegenetzes in Richtung Stralsund.“

„Es sollte ein Fahrradweg von Greifswald nach Griebenow gebaut werden.“

Beim Radwegebau sollte darauf geachtet werden, dass die Bordsteinkanten abgesenkt und Abflussdeckel nicht mehrere Zentimeter tief in den Radweg eingelassen werden.

Es wird auch der gegenwärtige Zustand der Radwege kritisiert. Der Belag sei teilweise noch aus DDR-Zeiten und müsse erneuert werden. Besonders häufig moniert man die schlechte und zu spät erfolgende Schneeräumung der Fahrradwege im Winter, die häufig auch deshalb unpassierbar sind, weil der Schnee der Autostraßen auf die Radwege geschoben wird.

„Im Winter sollten die Fahrradwege und Fahrradstreifen nicht als Ablage für den von der Straße geräumten Schnee dienen.“

Ein weiteres Ärgernis für Radfahrer sind Glasscherben, die oft tagelang auf den Radwegen liegen bleiben sowie unvermittelt endende Radwege.

Einige Mitarbeiter fordern generell eine Priorisierung des Fahrradverkehrs in Greifswald, die auch den demografischen Veränderungen Rechnung trägt, etwa durch die Berücksichtigung mehrspuriger Fahrräder oder Lastenrädern.

Es gibt die Überlegung, ein Bonussystem für Radfahrer einzuführen, damit Anreize geschaffen werden, in die Stadt mit dem Rad zu fahren.

Häufig erwähnt wird auch der Wunsch nach einer Diagonalquerung an der „Europakreuzung“.

„Eine Diagonalampel am Europaplatz wäre sehr schön für Fahrradfahrer!“

Da für aktive Arbeitnehmer Fahrstrecken bis 15 oder 20 Kilometer interessant sind, sollte auch der Ausbau und die Instandhaltung von Fahrradwegen in die umliegenden Dörfer vorangetrieben werden.

Der am zweithäufigsten genannte Verbesserungsvorschlag, auf den 20 Prozent aller Nennungen entfallen, und der oftmals sehr eindringlich formuliert wird, ist die bessere Bahnanbindung Greifswalds an große Städte wie Rostock und Stralsund, aber vor allem an Hamburg, Kiel und Berlin und in den Süden Deutschlands. Hier streicht die Bahn offensichtlich zunehmend wichtige Verbindungen.

In Stralsund entstehen in Richtung Hamburg lange Wartezeiten, nach Berlin fahren ICE mit dem Tempo von Regionalzügen bzw. die Regionalzüge sind häufig überfüllt und in einem veralteten, ungepflegten Zustand. Dies schreckt nicht nur Universitätsmitarbeiter, sondern auch Touristen ab.

„Die Bahnanschlüsse in den Westen sind eine Katastrophe. Für die Strecke Greifswald – Kiel benötigt man mit der Bahn sechs Stunden! Für Dienstreisen in den Süden brauche ich immer einen Tag mehr als die Kieler Kollegen.“

„Die Bahnlinien der stolzen Universitäts- und Hansestadt nach Hamburg und Berlin sind ein echtes Ärgernis: Die Frequenz des Angebotes, unzumutbarer Zustand der Regionalexpress-Waggons, überfüllte Wagen von Berlin bis Eberswalde, Wartezeiten in Stralsund – das ist eine Katastrophe!“

Die Verbindungen morgens und abends sind in beiden Richtungen zu spät bzw. zu früh. Die unkomfortable Anbindung erschwert auch die Rekrutierung von Referenten für die Universität.

„Es kann doch nicht sein, dass der letzte Zug nach Greifswald in Berlin um 18.33 Uhr abfährt. Früher konnte man immerhin noch kurz vor halb Zehn starten, da muss ich heute in Berlin übernachten. Sehr ärgerlich und dem Ruf der Uni nicht zuträglich!“

„Die Bahnanbindung Greifswalds ist außerordentlich schlecht. Das ist auch der Grund, warum ich meine persönliche Zukunft nicht in Greifswald sehe.“

Ein weiterer Kritikpunkt sind die fehlenden kostenlosen Parkplätze generell in der Innenstadt und vor allem auch an der Universität. Jede zehnte Nennung bezieht sich darauf. Die Parkplätze am Campus sind kostenpflichtig und dennoch ungepflegt und im Winter nicht oder schlecht geräumt. Außerdem fehlen Parkplätze für Gäste und auswärtige Pendler sowie für Mitarbeiter mit versetztem Dienst oder Spätdienst.

„Greifswald braucht mehr kostenfreie Parkplätze, mindestens in der ersten Stunde kostenfrei. Oder Greifswalder Einwohner mit Hauptwohnsitz könnten einen Gutschein über 50mal freies Parken auf den Innenstadtparkplätzen erhalten.“

Der Hanseringparkplatz ist schon gegen 9 Uhr wegen Überfüllung geschlossen, der neue Parkplatz am Schießwall ist mit nur zwei Stunden Parkdauer und einem Euro pro Stunde für die Mitarbeiter indiskutabel. Als nicht nachvollziehbar gilt auch die künstliche Verknappung der Parkplätze in der Soldmannstraße durch Holzpfosten.

„Die Parkplatzpolitik in Greifswald ist aggressiv und bevormundend!“

Fast ebenso viele Nennungen (9%) fordern eine Verkürzung der Taktzeiten im öffentlichen Personennahverkehr. Lange Wartezeiten erhöhen nicht die Motivation zur Nutzung des ÖPNV, verbesserungswürdig ist auch die Abstimmung der Bus- und Bahnfahrzeiten. Beschwerden über Unpünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel finden sich dagegen überraschend selten.

Der vierte größere Problemkomplex (auf ihn entfallen 8% der Nennungen), der verbessert werden sollte, bezieht sich auf überdachte und video- oder polizeiüberwachte Radabstellplätze. Fahrräder werden häufig gestohlen oder beschädigt, vor allem am Bahnhof.

„Kontrollen der Polizei am Bahnhof im Bereich der Fahrräder – dunkel, abseits, ideal für Fahrraddiebe. Es liegen zig aufgebrochene Schlösser umher...“

Schnellere und häufigere Busverbindungen in die Umgebung Greifswalds werden auch noch häufiger genannt. 7% der Nennungen beziehen sich darauf.

„Busverbindungen ins Umland, insbesondere am Wochenende, sind nicht vorhanden.“

Die Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel steht aus der Sicht einiger Mitarbeiter (19¹¹) nicht in Relation zu den zurückgelegten Strecken: Die Fahrkarten sollten die Benzinkosten für eine Autofahrt nicht übersteigen. Hier könnte ein JobTicket nach Meinung der Angestellten Abhilfe leisten.

Auch Ampelschaltungen geben Anlass zu Beschwerden (10), namentlich in der Bahnhofstraße – hier kommt es im morgendlichen Berufsverkehr zu längeren Staus. Dies gilt auch für die Gützkower Landstraße: Auf der Höhe der Abfahrt Siemensallee befinden sich innerhalb von wenigen Metern zwei nicht koordinierte Ampeln. Die grüne Welle auf der Anklamer Straße funktioniert oft nicht, man muss aber insgesamt elf Ampeln passieren.

Eher vereinzelt werden noch folgende Vorschläge gemacht:

- Ausbau eines flexiblen CarSharings / CarPoolings (8)
- Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften oder einer Mitfahrerplattform (5)
- Leihfahrräder am Bahnhof (4)
- Fehlen von Fern- und Nachtbussen (3)
- Fahrbahnschäden (2)
- Kostenlose Fahrradmitnahme in der Bahn (2)
- Fehlende Fußgängerüberwege (2)
- Förderung von Telearbeit (2).

¹¹ Die Zahlenangaben im Rest des Abschnitts sind absolute Zahlen.

ALTERNATIVE FAHRGEMEINSCHAFTEN / UNI GREIFSWALD

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden müsste, damit die Mitarbeiter (häufiger) mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, sind insgesamt 149 Nennungen zu verzeichnen.

Ein knappes Viertel verweist auf unterschiedliche Arbeitszeiten durch Gleitzeit, Überstunden, Veranstaltungen etc.

„Durch unterschiedliche Veranstaltungen, meist auch in den Abendstunden, ist es schwierig, langfristig eine Fahrgemeinschaft einzugehen.“

Für ein Fünftel lohnt sich eine Fahrgemeinschaft aufgrund des kurzen Anfahrtsweges nicht, sie gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad.

„Ich fahre fast ausschließlich mit dem Fahrrad zur Arbeit und nur bei anschließenden privaten Terminen oder schlechtem Wetter mit dem Auto.“

Ebenfalls ein Fünftel der Nennungen bezieht sich darauf, dass keine Kollegen am Wohnort leben, die eine Mitfahrgelegenheit böten, und außerdem noch die gleichen Arbeitszeiten hätten.

„Es müssten in meiner Umgebung Menschen wohnen, die die gleiche Strecke und die gleichen Arbeitszeiten haben wie ich.“

„Müsste jemanden haben, der bei mir in der Nähe wohnt und gleiche Arbeitszeiten hat.“

Zwölf Mitarbeiter wollen sich nicht in die Abhängigkeit von einer Fahrgemeinschaft begeben und lieber flexibel bleiben.

„Die Flexibilität müsste wesentlich höher sein, bspw. mehrere Auswahlmöglichkeiten, falls man mal länger arbeitet oder früher nach Hause will. Das ist mir zu aufwändig.“

Neun Befragte müssen Kinder zur Kita oder Schule bringen und können aus diesem Grund keine Fahrgemeinschaft gebrauchen.

„Das ist nicht möglich, bringe 2 Kinder zu verschiedenen Betreuungseinrichtungen.“

In acht Antworten wird die Bildung einer Plattform angeregt, auf der sich die Mitarbeiter finden können.

„Einrichtung der Möglichkeit zur Bildung von Fahrgemeinschaften (Portal zum eintragen)“

Für sieben Mitarbeiter ist der Organisationsaufwand zu groß.

„Zu viele Absprachen, zu viel Organisieren“

Folgende Einzelnennungen gab es noch:

Nutze Fahrgemeinschaft bereits

Zweifel an der Zuverlässigkeit von Fahrgemeinschaften

Bevorzugung des ÖPNV.

Für 13 Befragte kommt eine Fahrgemeinschaft prinzipiell nicht in Frage.

ALTERNATIVE ÖPNV / UNI GREIFSWALD

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man Bus oder Bahn häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 259 unterschiedliche Angaben.

Der Großteil der Antworten, nämlich 18% der Nennungen, bezieht sich auf die Erhöhung der Taktfrequenzen von Bussen und Bahnen.

„Es gibt nur einen Bus frühmorgens (06.50 h) und einen nachmittags (16.30 h) - bei mehr Angebot würde ich mehr Bus nutzen.“

„Der Bus müsste mindestens einmal pro Stunde fahren.“

Weitere 14% Nennungen fordern ein dichteres Streckennetz mit besseren Anbindungen und mehr Buslinien. Die Stadtbusse fahren zu umständlich, sie halten zu oft und machen damit Busfahren in Greifswald unattraktiv. Sie müssten ihre Ziele direkter anfahren

„Das kreisförmige und touristenmäßige Hin-und-her- und Rundherum-Gegondel der Busse in Greifswald sucht wohl deutschlandweit seines Gleichen! Die Linienführung und die Fahrzeiten in Greifswald und Umgebung sind völlig unzureichend und müssten komplett umstrukturiert werden. Es kann nicht sein, dass man mit dem Auto keine 15 Minuten bis zum Hauptbahnhof braucht und mit dem Bus über eine Stunde.“

Immerhin zwölf Prozent der Nennungen beziehen sich auf die Ticket-Preise. Das Preis-Leistungsverhältnis sei nicht in Ordnung, sie halten die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel generell für zu hoch und für teurer als die Pkw-Nutzung – wobei hier sicherlich nur der Benzinpreis und nicht die anderen anfallenden Kosten für ein Auto in Rechnung gestellt wird. Zwei Befragte sprechen deshalb das JobTicket an.

„Es muss ein Jobticket initiiert werden, aber seit mehr als drei Jahren ist dieses schon im Gespräch und noch nicht umgesetzt. Deswegen ist diese Umfrage für mich wertlos.“

Jede zehnte Antwort spricht eine Harmonisierung von Arbeits- und Busfahrzeiten an: Wenn diese Zeiten übereinstimmen, könnte man sich die Nutzung des ÖPNV vorstellen.

„Abfahrtszeiten müssten mit meinen Arbeitszeiten so in etwa übereinstimmen, ohne lange Wartezeiten.“

Ebenso viele Angaben entfallen auf die Einrichtung von mehr Direktverbindungen. Auch bei der Bahn werden mehr Direktverbindungen nach Berlin, Hamburg, Kiel, Rostock und in den Süden Deutschlands angemahnt.

„Zweimaliges Umsteigen von Bus auf Bahn und wieder Bus erfordern zu viel Zeit und sind nicht komfortabel. Fällt ein Bus aus, wird die Bahn nicht erreicht --> weitere Verlängerung des Zeitaufwandes und unkomfortables Warten auf den Bahnhöfen.“

Weitere zehn Prozent der Nennungen thematisieren die zu große Entfernung der Haltestellen am Wohnort, aber vor allem an der Universität: Man muss fünf Minuten laufen – mit dem Auto geht alles schneller.

„Die Abfahrt- und Ankunftszeiten stimmen nicht mit meiner normalen Arbeitszeit überein. Die Bushaltestellen sind immer mit einem Fußweg von ca. 5 Minuten verbunden. Da bin ich bei schlechtem Wetter mit dem Auto einfach schneller. Außerdem dauert die Busfahrt seit der Reduzierung auf 3 Linien sehr viel länger.“

17 Antworten beziehen sich auf kürzere Fahrtzeiten: Die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln darf nicht länger als die mit dem Auto dauern, sonst büßt man zu viel Freizeit ein.

„Kurze Busverbindung, die nicht erst durch die halbe Stadt fährt bis man am Zielort ist.“

„Bahn- und Busfahrzeiten sind zu lang, mit der Bahn bin mindestens doppelt so lange unterwegs wie mit dem Auto. Das ist nicht machbar und kostet mich meinen Feierabend.“

Elf Antworten mahnen eine spätere Abfahrtszeit von Bussen abends an: Häufig hat man schon ab 18 Uhr keine Möglichkeit mehr, öffentlich nach Hause zu kommen. Gerade die Mitarbeiter der Universität arbeiten jedoch häufig auch bis 21 Uhr.

„Der letzte Bus fährt um 17.40 Uhr Richtung Anklam/Wolgast. Bei Kolloquien und ähnlichen Veranstaltungen, die erst am späten Nachmittag beginnen, lässt sich anschließend kein Bus mehr nutzen.“

Zehn Nennungen wünschen sich mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel.

Eher vereinzelte Nennungen beziehen sich auf:

- Bevorzugung des Radfahrens (8)
- Notwendigkeit, Kinder zu Einrichtungen zu bringen (6)
- Bessere Anbindung der Dörfer um Greifswald (3)
- Wiedereinführung der Radmitnahme im ÖPNV (3)
- Keine Streiks

In insgesamt 17 Fällen lohnt sich der öffentliche Nahverkehr nicht, weil der Anfahrtsweg zu kurz ist.

ALTERNATIVE FAHRRAD / UNI GREIFSWALD

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 251 unterschiedliche Angaben.

Einige Mitarbeiter räumen ein, dass sich die Infrastruktur für Fahrradfahrer in den letzten Jahren verbessert hat und die Stadt Greifswald mittlerweile als fahrradfreundlich bezeichnet werden kann.

„Im Grunde wurde im letzten Jahr sehr viel getan, Wege wurden verbessert oder komplett neu angelegt. Jedoch ist im Winter immer noch das Problem von vereisten u. verschneiten Wegen.“

Dennoch fordert ein Drittel der Mitarbeiter, die sich zu dieser Frage geäußert haben, einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes und eine Verbesserung der Qualität der Radwege, zum Teil ganz pauschal, zum Teil aber auch sehr detailliert. Ein häufiger Kritikpunkt bezieht sich auf die Beläge der Wege: Schlaglöcher, unbequemes Kopfsteinpflaster, wackelige Gehwegplatten noch aus DDR-Zeiten, von Baumwurzeln durchbrochener Asphalt.

„Die Qualität der Fahrradwege! (derzeit: Schlaglöcher, grobes Kopfsteinpflaster, chaotische Verkehrsführung, gemischte Fußgänger- und Fahrradwege...)

„Ausbau der Fahrradstrecke Greifswald-Lubmin. Auf meiner Strecke geht der Fahrradweg von Greifswald bis Kemnitz, danach muss ich über drei Dörfer fahren, was einen enormen Umweg bedeutet. Viele Radler fahren trotz großer Gefahren auf der Bundesstraße Richtung Lubmin weiter.“

Einige Befragte (6) sprechen sich explizit gegen am Straßenrand markierte Radstreifen aus, da sie als zu gefährlich gelten und von Autofahrern oft überfahren werden.

„Einrichtung `richtiger` Fahrradwege und nicht ein weißer Farbstreifen auf der Straße, der einen Fahrradweg darstellen soll.“

Vereinzelt (4) wünscht man sich eine Priorisierung des Radverkehrs in der Greifswalder Verkehrspolitik, die durchaus zu Lasten des Autoverkehrs gehen sollte.

„Die Attraktivität und Sicherheit des Radwegenetzes in Greifswald ist strecken- oder knotenpunktweise nicht gegeben. Auto-Fahrende werden von der hiesigen Verkehrsplanung stets und nach wie vor mit höchster Priorität bei der Gestaltung und Auslegung des gemeinsamen Straßenraums behandelt. Radfahrende sind so nur der lächerliche Wurmfortsatz gegenüber dem omnipräsenten Auto-Verkehr.“

15% der Nennungen halten mehr überdachte und beleuchtete Abstellplätze für Fahrräder für notwendig, damit die Räder vor Witterung und Diebstahl bzw. Vandalismus besser geschützt sind.

„Mehr Fahrradstellplätze, Überdachung (feuchte Witterung), Beleuchtung, mehr Sicherheit (Diebstähle, Beschädigungen, u.a. zerstoebene Reifen)“

12% der Antworten nehmen auf das Wetter Bezug: Bei Regen, Schnee und Sturm könne man nicht mit den Rad zur Arbeit fahren.

Etwa jede zehnte Nennung bringt Ärger zum Ausdruck über den fehlenden Winterdienst. Die Radwege werden zu spät geräumt, teilweise auch gar nicht, es bilden sich gefährlich vereiste Spuren. Generell, so der Tenor, lässt die Pflege der Radwege zu wünschen übrig: Glitschiges Herbstlaub und Glasscherben werden zu selten von den Fahrradwegen entfernt.

Insgesamt 48 Mitarbeiter geben zu Protokoll, dass ihr Arbeitsweg zu weit ist, um ihn mit dem Fahrrad bewältigen zu können.

„Greifswald müsste dichter an Rostock rücken!“

18 Befragte verweisen darauf, dass sie bereits mit dem Rad zu Arbeit fahren und weitere fünf gehen den Weg zu Fuß. Acht Mitarbeiter müssen Kinder zur Schule / zum Kindergarten bringen und sind deshalb auf das Auto angewiesen.

„Ich fahre grundsätzlich mit dem Fahrrad zur Arbeit, aus ökologischen und Gesundheitsgründen. Der Weg vom Wohnort (kleine Umlandgemeinde) zum Arbeitsplatz ist gut, einziges Problem: wird winterdienstlich nicht betreut.“

„Ich habe einen Fußweg von 5 Minuten, da brauche ich kein Fahrrad!“

Zwei Personen würden mit dem Rad zur Arbeit fahren, wenn die kostenlose Fahrradmitnahme im Zug mit entsprechend ausgestatteten Radabteilen wieder eingeführt würde.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT / ML&S GMBH

Zu diesem Themenbereich sind insgesamt 60 Nennungen auf die offene Frage nach Verbesserungsvorschlägen zu verzeichnen.

Die Mehrzahl (19¹²) bezieht sich auf den Ausbau und die Verbesserung der Fahrradwege, insbesondere in das Greifswalder Umland, wie etwa die Strecken Griebenow -Levenhagen - Greifswald und Dersekow - Greifswald. Die Radwege stehen teilweise häufig unter Wasser bzw. sind im Winter schlecht oder gar nicht geräumt. Problematisch für Fahrradfahrer wird es auch, wenn die Radwege unvermittelt enden. Die Sicherheit der Radfahrer könnte durch „Ratterstreifen“ an den Fahrbahnmarkierungen erhöht werden.

„Das Radwegenetz sollte spürbar verbessert werden. Radwege lösen sich plötzlich im Nichts auf! Beispiel: Eldena, an der Ampelanlage Höhe Klosterruine. Beispiel: Radweg Koitenhagen, plötzlich zu Ende.“

Moniert werden auch die Busverbindungen in den Landkreis (10). Die Busverbindungen sollten insbesondere zur rush hour, also bei Arbeitsbeginn und –ende, besser angepasst werden. Generell könnte eine Verkürzung der Taktintervalle (9) mit kleineren Bussen manchen Mitarbeiter dazu animieren, den Bus statt des eigenen Pkw zu nutzen.

„Die Busverbindungen aus den Dörfern müssten so gestaltet werden, dass man spätestens um 8:00 Uhr am Arbeitsplatz sein kann. Ebenso ist es mit der Rückfahrt - da müsste es auch Busse nach 18:00 Uhr geben.“

Ein Überdenken der Preisgestaltung der Tickets (6) könnte aus der Sicht der Mitarbeiter den öffentlichen Verkehrsmitteln zu mehr Kunden verhelfen.

Mehr Kreisverkehre statt Ampeln (6) würden den Verkehrsfluss verbessern, etwa Ecke Loitzer / Grimmer Straße oder Stralsunder Str. / Ladebower Chaussee.

Nur sehr vereinzelt werden noch genannt:

- Bessere Anbindungen an Berlin und Rostock (jeweils 1)
- Bessere Parkmöglichkeiten (1)
- Pünktlichere Busse (1).

Insgesamt vier Mitarbeiter zeigen sich mit allem ausdrücklich zufrieden und machen deshalb keine Verbesserungsvorschläge.

¹² Die Zahlenangaben sind absolute Zahlen, keine Prozentwerte!

ALTERNATIVE FAHRGEMEINSCHAFTEN / ML&S GMBH

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden müsste, damit die Mitarbeiter (häufiger) mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, sind insgesamt 29 Antworten verfasst worden.

Sieben Mitarbeiter verweisen auf unregelmäßige Arbeitszeiten. Man beginnt zwar morgens immer zur gleichen Zeit, aber durch Überstunden oder Gleitzeit sind die Feierabendzeiten unregelmäßig.

Bei sechs Befragten befindet sich kein Kollege am Wohnort.

„Die Voraussetzung wäre, dass mindestens zwei Kollegen im gleichen Wohnort leben. Das ist in meinem Fall nicht so.“

Vier Mitarbeiter lehnen Fahrgemeinschaften ab, weil sie die Abhängigkeit von anderen scheuen und lieber flexibel bleiben wollen.

Jeweils zwei Befragten ist die Organisation von Fahrgemeinschaften zu kompliziert, der Anfahrtsweg zu kurz bzw. müssen die Kinder in die Kita gebracht werden.

„Ich beginne jeden Tag pünktlich meine Arbeit, aber durch meine Tätigkeit ist ein regelmäßiger Feierabend nicht garantiert. Es ist schwierig, innerhalb einer Fahrgemeinschaft jemanden eine Stunde warten zu lassen. Die öffentlichen Verkehrsmittel verkehren dann auch nicht mehr.“

Jeweils einer arbeitet Teilzeit, fährt mit dem Fahrrad zur Arbeit bzw. lehnt Fahrgemeinschaften mit dem Verweis auf fehlenden Versicherungsschutz ab.

„Nichts, da ich nicht mit Fahrgemeinschaften fahre wegen dem Versicherungsschutz.“

Drei weitere Befragte antworten mit „nichts“, ohne weitere Begründung.

ALTERNATIVE ÖPNV / ML&S GMBH

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man Bus oder Bahn häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 68 unterschiedliche Angaben.

Der Großteil der Nennungen, nämlich 30%, fordert ein dichteres Streckennetz mit besseren Anbindungen und mehr Buslinien. Die Stadtbusse fahren zu umständlich, sie halten zu oft und machen damit Busfahren in Greifswald unattraktiv. Sie müssten ihre Ziele direkter anfahren.

„Durchgehende direkte Verbindung zwischen Wohn- und Industriegebieten, keine Stadtrundfahrten mit Umsteigen. Die Busse könnten ja auch kleiner sein.“

18% der Angaben entfallen auf die Einrichtung von mehr Direktverbindungen. Auch bei der Bahn werden mehr Direktverbindungen angemahnt nach Berlin, Hamburg und Rostock sowie in den Süden Deutschlands.

„Mehr direkte und kurze Verbindungen ohne Umsteigen vom Ostseevierviertel bis zur Arbeit.“

„Es müsste mehr direkte Busverbindungen geben, ohne Umwege über alle Dörfer. Mit dem Bus würde ich derzeit ca. 50min benötigen, mit dem Auto nur 25min.“

Weitere 16% der Nennungen beziehen sich auf die Ticket-Preise. Das Preis-Leistungsverhältnis gilt als nicht in Ordnung, man hält die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel generell für zu hoch und für teurer als die Pkw-Nutzung – wobei hier sicherlich nur der Benzinpreis und nicht die anderen anfallenden Kosten für ein Auto in Rechnung gestellt wird.

„Die Zeit und die Kosten dürfen nicht höher als bei PKW-Gebrauch liegen.“

12% der Nennungen machen eine Harmonisierung von Arbeits- und Busfahrzeiten zur Bedingung für die Nutzung des ÖPNV: Wenn diese Zeiten übereinstimmten, könnte man sich die Nutzung des ÖPNV vorstellen.

„Der Busverkehr in den Landkreisen außerhalb der größeren Städte bzw. ehemaligen Kreisstädte ist in den Abendstunden bzw. in den Schulferien zu sehr ausgedünnt worden. Es müsste mit dem Bus oder der Bahn möglich sein, von Mo - Fr ab Greifswald 17:30 Uhr noch jede Stadt im Umkreis von 50 km auch über Landkreisgrenzen zu erreichen. Das Gleiche müsste morgens ab 06:30 Uhr in umgekehrter Reihenfolge möglich sein. Sonst geht das mit den Arbeitszeiten nicht zusammen.“

Jede zehnte Nennung moniert die zu langen Fahrtzeiten – mit dem Auto sei man schneller.

„Mit dem ÖPNV dauert die Fahrt zu lange. Da bin ich mit dem Auto viel schneller.“

Vier Antworten, das sind überraschend wenige, beziehen sich auf die Erhöhung der Taktfrequenzen von Bussen und Bahnen.

„Die Kosten müssten unterhalb der Kosten für Privat-PKW liegen, weniger 15 Euro pro Monat, bei gleichzeitiger individueller Zeitplanung, Taktzeit kleiner als 15Minuten.“

Eher vereinzelte Nennungen beziehen sich auf:

- Mehr Pünktlichkeit (2)
- Zu große Entfernung der Haltestellen an Wohn- und Arbeitsort (1)
- Mehr Verbindungen auch am späteren Abend (1)

Nur in einem Fall lohnt sich der öffentliche Nahverkehr nicht, weil der Anfahrtsweg zu kurz ist.

ALTERNATIVE FAHRRAD / ML&S GMBH

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir insgesamt 45 unterschiedliche Angaben.

15 Mitarbeiter, die sich zu dieser Frage geäußert haben, fordern einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes und eine Verbesserung der Qualität der Radwege, vor allem im ländlichen Bereich.

„Der Ausbau der Radwege auch außerhalb der Stadtgrenze in den ländlichen Bereich“

„Der Bau eines Radwegs ist dringend erforderlich (B109!!!!) zwischen Anklam und Greifswald.“

Sieben Antworten beziehen sich auf das Wetter: Bei Regen, Schnee und Sturm könne man nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren.

„Weniger Regenwetter, im Winter Räumung von Geh- und Fahrradwegen (durch festgefrorene Rinnen mit Überdeckung von Schnee -> Sturzgefahr)“

Darüber hinaus wurde noch folgendes genannt:

- Bessere Räumung der Radwege im Winter (4)
- Umkleiden / Duschen am Arbeitsplatz (2)
- Mehr überdachte und beleuchtete Abstellplätze für Fahrräder (2)
- Fehlendes Fahrrad (2)
- Bessere Ampelschaltungen für Radfahrer (1)

Für neun Mitarbeiter ist der Anfahrtsweg zu weit. Drei Mitarbeiter geben an, dass sie bereits mit dem Rad zur Arbeit fahren.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT / MPI

Zu dem Themenbereich sind insgesamt 113 Nennungen auf die offene Frage nach Verbesserungsvorschlägen im Bereich Mobilität zu verzeichnen.

Obwohl vereinzelt eingeräumt wird, dass sich das Radwegenetz in Greifswald verbessert hat, ist der Ausbau und die Weiterentwicklung der Radwege das Hauptanliegen der Mitarbeiter des MPI: Nahezu ein Viertel aller Nennungen fallen auf diesen Komplex.

„Ausbau der Radwege (in Bezug auf das Wegenetz, die Breite und Qualität), mehr straßenbegleitende Radwege, bessere Räumung im Winter.“

Es wird auch der gegenwärtige Zustand der Radwege kritisiert. Der Belag sei teilweise noch aus DDR-Zeiten und müsse erneuert werden. Besonders häufig moniert man die schlechte und zu spät erfolgende Schneeräumung der Fahrradwege im Winter, die häufig auch deshalb unpassierbar sind, weil der Schnee der Autostraßen auf die Radwege geschoben wird.

„Im Winter wird der Schnee von den Autostraßen auf die Fahrradwege und Fahrradstreifen geschoben.“

Ein weiteres Ärgernis für Radfahrer sind Glasscherben, die oft tagelang auf den Radwegen liegen bleiben sowie unvermittelt endende Radwege.

„Viele Fahrradwege enden plötzlich im Nichts!“

Einige (4¹³) halten die Fahrradstreifen an den Straßenrändern für zu gefährlich für Fahrradfahrer.

Ein gutes Fünftel der Nennungen hält den ÖPNV in Greifswald für benutzerunfreundlich, weil die Busse zu selten fahren und die Verbindungen zu umständlich sind. Die Busse halten zu häufig. Die Taktzeiten sollten deshalb verkürzt und mehr Direktverbindungen eingeführt werden.

„Bessere Busanbindung an IPP bis 8 Uhr morgens, mehr Direktverbindungen, keine umständlichen Stadtrundfahrten!“

„Die Busverbindung zwischen IPP und dem Stadtzentrum muss verbessert werden, damit ich häufiger auch den Bus nehmen kann.“

In 15% der Nennungen beklagt man sich über die schlechte Verkehrsanbindung Greifswalds nach Westen, insbesondere Berlin und Hamburg, aber auch nach Rostock und Stralsund sowie in den Süden Deutschlands. Hier reduziert die Bahn zunehmend Verbindungen.

In Stralsund entstehen in Richtung Hamburg lange Wartezeiten, nach Berlin fahren ICE mit dem Tempo von Regionalzügen bzw. die Regionalzüge sind häufig überfüllt und in einem veralteten, ungepflegten Zustand. Die Verbindungen morgens und abends zwischen Greifswald und Berlin sind in beiden Richtungen zu spät bzw. zu früh

„Es gibt wenige oder keine Spätverbindungen mit der Bahn nach Greifswald. Es werden unkomfortable und teure Regionalzüge für weite Strecken (etwa Berlin/Hamburg - Greifswald) eingesetzt. Diese sind meist auch überfüllt. Das Angebot der ÖPNV wird ständig ausgedünnt und teurer und damit zunehmend unattraktiver.“

¹³ Absolute Zahl

Die Bahnanbindungen an Flughäfen in der Umgebung (Berlin, Rostock, Hamburg) sind verbesserungswürdig.

Ein zweigleisiger, elektrifizierter Ausbau der Bahnstrecke Berlin (Passow) – Stettin würde die A11 entlasten, die Staugefahr bei der Rückreise von Dienstreisen würde damit sinken.

Weitere 12 Nennungen¹⁴ kritisieren die Busanbindung des Landkreises. Viele umliegende Dörfer können nicht mit dem Bus erreicht werden. Die zwingt die Pendler zum Autofahren.

„Buslinien aus/über Wolgast/Lubmin/Katzow nicht nur sternförmig zum ZOB führen, sondern auch mehr quer Richtung IPP/Elisenpark verbinden, was sicher einige nutzen würden.“

Die Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel steht aus der Sicht einiger Mitarbeiter (8) nicht in Relation zu den zurückgelegten Strecken: Die Kosten für die Fahrkarten sollten die Benzinkosten für eine Autofahrt nicht übersteigen.

„Darüber hinaus sollte man sich einmal überlegen, wer den Öffentlichen Nahverkehr nutzt, nämlich der Teil der Bevölkerung, dem es einkommenstechnisch nicht so gut geht. Daraus müsste sich doch logisch eine daran angepasste Preispolitik ableiten lassen, aber genau das Gegenteil ist der Fall!“

7 Nennungen haben fahrradunfreundliche Ampelschaltungen zum Gegenstand, so haben z.B. die Ampeln entlang des Radweges an der Anklamer Straße zu lange Grünphasen für Fußgänger, so dass man als Fahrradfahrer lange Wartezeiten in Kauf nehmen muss.

„Als Radfahrer wartet man überproportional viel an den Ampeln, wenn man nicht bei Rot über die Ampel fahren will...“

Vier Mitarbeiter wünschen sich mehr überdachte und video- oder polizeiüberwachte Radabstellplätze. Fahrräder werden häufig gestohlen oder beschädigt, vor allem am Bahnhof.

Ebenfalls vier Antworten fordern die Wiedereinführung der kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern in der Bahn.

Für drei Angestellte ist die mangelnde Abstimmung der Fahrtzeiten von Bus und Bahn ein großes Ärgernis.

„Wenn man am Abend von der Dienstreise mit dem Zug EC 378, planmäßige Ankunftszeit 18:02 Uhr, um 18:16 Uhr am Hauptbahnhof Greifswald ankommt, dann fährt der Stadtbus Linie 2, planmäßige Abfahrtszeit 18:15 Uhr gerade ab, obwohl der Fahrer die Reisenden gerade ankommen sieht.“

Weitere, vereinzelte Nennungen beziehen sich auf:

- die Unpünktlichkeit des ÖPNV (2)
- die Förderung von Fahrgemeinschaften (2)
- den Ausbau des CarSharings (1)
- das Erscheinungsbild der Bahnhöfe (1)
- mehr und kostenlose Parkmöglichkeiten (1).

¹⁴ Bei den folgenden Zahlen handelt es sich um absolute Zahlen, nicht um Prozentwerte.

ALTERNATIVE FAHRGEMEINSCHAFTEN / MPI

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden müsste, damit die Mitarbeiter (häufiger) mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, sind insgesamt 40 Antworten zu verzeichnen.

Ein knappes Drittel der Nennungen verweist auf unterschiedliche Arbeitszeiten durch Gleitzeit, Überstunden, Veranstaltungen etc.

„Aufgrund zu flexibler Arbeitszeiten ist eine Fahrgemeinschaft nicht wirklich organisierbar.“

Für fast ein Viertel lohnt sich eine Fahrgemeinschaft aufgrund des kurzen Anfahrtsweges nicht, sie gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad.

„Macht bei mir keinen Sinn, ich fahre mit dem Rad.“

In vier Antworten wird die Bildung einer Plattform angeregt, auf der sich die Mitarbeiter finden können.

„Ein Angebot muss herrschen (schwarzes Brett).“

Jeweils drei Mitarbeiter haben keine Kollegen am Wohnort bzw. halten den Organisationsaufwand für zu kompliziert.

„Habe keine Kollegen an meinem Wohnort.“

„Ist mir zu viel Organisiererei.“

Zwei Mitarbeiter wollen sich nicht in die Abhängigkeit von einer Fahrgemeinschaft begeben und lieber flexibel bleiben.

Ein Mitarbeiter nutzt bereits eine Fahrgemeinschaft.

Für fünf Befragte kommt eine Fahrgemeinschaft prinzipiell nicht in Frage.

ALTERNATIVE ÖPNV / MPI

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man Bus oder Bahn häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 124 unterschiedliche Angaben.

Der Großteil der Antworten, nämlich 21% der Nennungen, bezieht sich auf die Erhöhung der Taktfrequenzen von Bussen und Bahnen.

„Die Fahrdauer müsste sich verringern und die Taktfrequenzen erhöht werden, um die Nutzung von Bus und Bahn flexibler und attraktiver zu machen.“

Weitere 16% Nennungen fordern ein dichteres Streckennetz mit besseren Anbindungen und mehr Buslinien. Die Stadtbusse fahren zu umständlich, sie halten zu oft und machen damit Busfahren in Greifswald unattraktiv. Sie müssten ihre Ziele direkter anfahren.

„Dieser grauenvolle Nahverkehr in Greifswald müsste mal von einem Experten optimiert werden. Eine Strecke in 25 Minuten in Schlingelinien durch die Vorstadt zu legen, für die im geraden Fall 5 Minuten fällig sind, ist auf keinen Fall optimal.“

„Die Fahrrouten der Busse in Greifswald sind mäanderartig, damit verlängert sich die Fahrzeit vom Stadtzentrum zum Elisenpark um ein Vielfaches.“

Ebenso viele Angaben entfallen auf die Einrichtung von mehr Direktverbindungen, durch (mehrfaches) Umsteigen geht zu viel Zeit verloren.

„Die Streckenführung ist ungünstig. Durch Umsteigen und Warten ist Fahrzeit nicht konkurrenzfähig zum Fahrrad, selbst zu Fuß bin ich ungefähr genauso lange unterwegs.“

Genauso viele Antworten, nämlich 16% der Nennungen haben kürzere Fahrtzeiten zum Gegenstand: Die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln darf nicht länger als die mit dem Auto dauern, sonst büßt man zu viel Freizeit ein

Immerhin jede zehnte Nennung bezieht sich auf die Ticket-Preise. Das Preis-Leistungsverhältnis gilt als nicht in Ordnung, man hält die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel generell für zu hoch und für teurer als die Pkw-Nutzung – wobei hier sicherlich nur der Benzinpreis und nicht die anderen anfallenden Kosten für ein Auto in Rechnung gestellt wird.

Ebenso viele machen eine Harmonisierung von Arbeits- und Busfahrzeiten zur Bedingung: Wenn diese Zeiten übereinstimmen, könnte man sich die Nutzung des ÖPNV vorstellen.

Auch bei Bus und Bahn gibt es Abstimmungsbedarf: Ankunfts- und Abfahrtszeiten müssen koordiniert werden (6 Nennungen).

„Bus- und Bahnfahrpläne müssen aufeinander abgestimmt sein, um lange Wartezeiten zu vermeiden.“

In Greifswald sind die umliegenden Gemeinden kaum mit dem ÖPNV erschlossen, deshalb fahren die meisten mit dem Auto (5 Nennungen)

„Busverbindungen in die um Greifswald gelegenen Ortschaften existieren fast nicht.“

Fünf Nennungen bringen den Wunsch nach mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel zum Ausdruck.

In einigen Antworten wird eine spätere Abfahrtszeit von Bussen morgens und abends angemahnt: Häufig hat man schon ab 18 Uhr keine Möglichkeit mehr, öffentlich nach Hause zu kommen (4 Nennungen)

„Zudem ist der Fahrplan für Spätarbeitende (nach 17 Uhr) völlig unzureichend. Im Winter wird das Licht an der Haltestelle ab 20 Uhr abgeschaltet, also wirklich! Die Verbindungen auf das Umland sind noch gruseliger. Willkommen im 21. Jahrhundert!“

„Die Bus-Querverbindung Wolgaster/Anklamer Straße des Stadtverkehrs abgestimmt mit den VBG-L Bussen als Zubringer zum IPP + Elisenpark, besonders zu Arbeitsbeginn und -ende.“

„Busverbindung an das IPP bis 8 Uhr morgens ist nicht gegeben“

Fünf Mitarbeiter halten das Rad für konkurrenzlos, deshalb verzichten sie auf den öffentlichen Nahverkehr. Bei zwei Befragten ist der Weg zur Arbeit so kurz, dass sie zu Fuß gehen können.

„Greifswald ist klein genug, um alles mit dem Fahrrad abzudecken.“

Drei Mitarbeiter würden den ÖPNV nutzen, wenn das Fahrrad kostenlos mitgenommen werden könnte.

In zwei Fällen ist die Haltestelle am Wohn- bzw. Arbeitsort zu weit entfernt.

Zwei Einzelnennungen beziehen sich Verspätungen

- Eine Anzeige für verspätete Busse an den Haltestellen wäre hilfreich.
- Eine „Tracker-App“ wäre praktisch, an der man sehen kann, wo sich der Bus gerade befindet, denn gerade im Winter weiß man häufig nicht, ob man den Bus verpasst hat oder ob er Verspätung hat.

ALTERNATIVE FAHRRAD / MPI

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir insgesamt 73 unterschiedliche Angaben.

30 Mitarbeiter fordern einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes und eine Verbesserung der Qualität der Radwege. Ein häufiger Kritikpunkt nimmt Bezug auf die Beläge der Wege: Schlaglöcher, von Baumwurzeln durchbrochener Asphalt.

„Erstmal muss ein Fahrradweg da sein, auf der Bundesstraße mit dem Fahrrad zu fahren, ist mir zu gefährlich!“

„Die Qualität (Breite, Straßenbeleuchtung) der Radwege muss verbessert werden.“

Aus der Sicht von weiteren 13 Befragten lässt die Pflege der Radwege zu wünschen übrig: Im Winter wird der Schnee zu spät oder gar nicht geräumt, außerdem liegen häufig nach dem Wochenende Glasscherben auf den Wegen.

„Ausbau der Radwege, Säuberung dieser von Unrat, insbesondere Scherben, verstärkt am Montag nach Wochenenden, regelmäßiger Winterdienst“

Acht Antworten beziehen sich auf das Wetter: Bei Regen, Schnee und Sturm könne man nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren.

Zehn Mitarbeiter geben zu Protokoll, dass ihr Arbeitsweg zu lang ist, um ihn mit dem Fahrrad bewältigen zu können.

„40 km sind doch etwas weit - ansonsten fahre ich sehr gern und viel Fahrrad.“

Acht Befragte verweisen darauf, dass sie bereits mit dem Rad zu Arbeit fahren.

Darüber hinaus wurde noch genannt:

- Für Radfahrer ungünstig geschaltete Ampeln (1)
- Fehlende Ladeinfrastruktur für E-Bikes (1)
- Fehlende Abstellplätze (1)
- Bequemlichkeit (1)

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT / STADTVERWALTUNG

Zu diesem Themenbereich wurden insgesamt 79 unterschiedliche Nennungen auf die offene Frage zu Protokoll gegeben.

Der Ausbau und die Weiterentwicklung der Radwege und der Qualität der Radwege ist mit 17 Nennungen das Hauptanliegen der Mitarbeiter. Die Beläge sind oftmals holprig oder zu rutschig, ins besondere der mangelhafte Winterdienst wird kritisiert: Die Radwege werden nachlässig oder zu spät geräumt

„Die Qualität der Radwege ist unbedingt zu verbessern, insbesondere im Winter müsste besser geräumt werden.“

Es gibt auch die Überlegung, ein Bonussystem für Radfahrer einzuführen, damit Anreize geschaffen werden, mit dem Rad in die Stadt zu fahren.

Da für aktive Arbeitnehmer Fahrstrecken bis 15 oder 20 Kilometer interessant sind, sollte auch der Ausbau und die Instandhaltung von Fahrradwegen in die umliegenden Dörfer vorangetrieben werden.

Ein gleichwertiges Problem stellt der ÖPNV im Allgemeinen dar (13 Nennungen): Er sollte ausgebaut und verbessert werden, faktisch wird er jedoch ausgedünnt. Die Umlandgemeinden sind schlecht angebunden.

Weitere zehn Nennungen beziehen sich auf eine Reduzierung der Fahrtzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel bzw. auf eine Erhöhung der Taktfrequenzen. Lange Wartezeiten erhöhen nicht die Motivation zur Nutzung des ÖPNV, verbesserungswürdig ist auch die Abstimmung der Bus- und Bahnfahrzeiten. Beschwerden über Unpünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel finden sich dagegen nicht

„Bus- und Bahnverbindungen müssten auch den ländlichen Raum erschließen. Und das nicht nur innerhalb der Altgrenzen des Kreises Greifswald.“

„Die Taktung des ÖPNV innerhalb von Greifswald ist aus meiner Sicht in bestimmten Zeiten mit 30 Minuten zu lang. Morgens zwischen 6.30 und 8.30 und nachmittags zw. 15.30 und 17.30 Uhr müsste das Intervall auf 15 Minuten verkürzt werden“

In zwölf Antworten werden ausreichend sichere, überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gefordert, vor allem an den Standorten Rathaus / Stadthaus.

„Überdachte Fahrradstellplätze im Hof des Stadthauses, schlechte Bedingungen für Fahrradfahrer in der Innenstadt (Fleischerstraße ist z.T. beidseitig zugeparkt; rutschiges/schlechtes Pflaster in der Mühlenstraße).“

Ein weiterer Kritikpunkt (10 Antworten) sind die fehlenden kostenlosen Parkplätze generell in der Innenstadt und vor allem auch für Mitarbeiter der Stadtverwaltung. Hier wird ein Gutscheinsystem angeregt.

„Parkmöglichkeiten für Autos der Mitarbeiter in der Stadt schaffen, die kostenlos sind, die man nutzt, wenn es regnet oder schneit (z.B. gibt man pro Mitarbeiter pro Jahr eine gewisse Anzahl Gutscheine raus und jeder kann darüber frei verfügen), so kommt man trockenen Fußes zur Arbeit.“

Die Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel hält aus der Sicht einiger Mitarbeiter (7 Nennungen) viele von der Nutzung des ÖPNV ab: Die Fahrkarten sollten die Benzinkosten für

eine Autofahrt nicht übersteigen. Hier könnte ein JobTicket nach Meinung der Angestellten Abhilfe leisten.

„Die Preise im ÖPNV sind zu hoch. Anreize durch Arbeitgeber, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu fahren, fehlen und wären wünschenswert.“

Eher vereinzelt werden noch folgende Vorschläge gemacht:

- Duschen / Umkleiden für Radfahrer am Arbeitsplatz (2)
- Verbesserung der Bahnstrecke Stralsund – Berlin (2)
- Mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr zwischen allen Verkehrsteilnehmern (2)
- Förderung der E-Mobilität z.B. durch Einsatz von Pedelecs statt Dienstwagen (2)
- Park&Ride-Plätze am Stadtrand (1)
- Ein auch für Touristen und Wenig-Nutzer verständliches Informationssystem zu Strecken und Tarifen an allen Haltepunkten und online bzw. per App (1).

ALTERNATIVE FAHRGEMEINSCHAFTEN / STADTVERWALTUNG

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden müsste, damit die Mitarbeiter (häufiger) mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, sind insgesamt 30 Nennungen zu verzeichnen.

Insgesamt acht Antworten verweisen auf unterschiedliche bzw. flexible Arbeitszeiten durch Gleitzeit, Überstunden, Veranstaltungen etc.

„Aufgrund der Dienstorganisation sind keine Fahrgemeinschaften möglich.“

Fünf Nennungen beziehen sich darauf, dass keine Kollegen am Wohnort leben, die eine Mitfahrgelegenheit bieten und somit kein gemeinsamer Anfahrtsweg besteht.

„Die Arbeitszeiten müssten dieselben sein, der andere sollte nicht immer noch einen Umweg fahren müssen.“

„Wege- und Arbeitszeitkompatibilität mit den Kollegen - eher unregelmäßige Arbeitszeiten verhindern dies.“

Vier Antworten bringen den Wunsch nach Flexibilität zum Ausdruck, sie wollen sich nicht in die Abhängigkeit von einer Fahrgemeinschaft begeben

Weitere vier Befragte müssen Kinder zur Kita oder Schule bringen und können aus diesem Grund keine Fahrgemeinschaft gebrauchen.

„Arbeitszeit und Kita-Öffnungszeiten sind nur knapp in Übereinstimmung zu bringen, so dass eine Fahrgemeinschaft diesen zeitlichen Zwängen schwer gerecht werden kann.“

Zwei Mitarbeiter lehnen Fahrgemeinschaften grundsätzlich ab und für sechs Befragte lohnt sich eine Fahrgemeinschaft aufgrund des kurzen Anfahrtsweges nicht, sie gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

In einer Antwort wird die Bildung einer Plattform angeregt, auf der sich die Mitarbeiter finden können.

„Man müsste von allen wissen, wer von wo kommt und bereit ist jemanden mitzunehmen / wer mitgenommen werden möchte.“

ALTERNATIVE ÖPNV / STADTVERWALTUNG

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man Bus oder Bahn häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 61 unterschiedliche Angaben.

Der Großteil der Antworten, nämlich 17 Nennungen, bezieht sich auf eine bessere Busverbindung bzw. darauf, dass überhaupt eine Busverbindung vorhanden sein müsste.

„Es gibt keine Bus- oder Bahnverbindung, ich muss mit dem Auto fahren.“

Zwölf Nennungen machen eine Angleichung von Arbeits- und Busabfahrtszeiten zur Bedingung für eine Nutzung des ÖPNV.

„Es müsste ein Angebot geben, das zu meinen Arbeitszeiten passt und das meine Fahrzeiten nicht signifikant verlängert.“

„Der Fahrplan müsste geändert werden. Am späten Nachmittag komme ich nicht mehr in den Ort.“

Immerhin acht Angaben kritisieren die Preisgestaltung bei öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Preise sind zu hoch, man hält die Tickets für teurer als die Pkw-Nutzung – wobei hier sicherlich nur der Benzinpreis und nicht die anderen anfallenden Kosten für ein Auto in Rechnung gestellt wird.

„Zu teuer. Einführung eines preiswerten Kurzstreckentickets oder einer ermäßigten Zeitkarte bei Kurzstreckennutzung (3-4 Haltestellen).“

Sechs Nennungen fordern eine Erhöhung der Taktfrequenzen von Bussen und Bahnen und in weiteren sechs Antworten käme der ÖPNV nur bei einer Fahrzeitreduzierung infrage – in der momentanen Situation ist man mit dem Auto deutlich schneller.

In ebenfalls sechs Angaben gilt ein dichteres Streckennetz mit besseren Anbindungen und mehr Buslinien als Voraussetzung der Nutzung. Die Stadtbusse fahren zu umständlich, sie halten zu oft und machen damit Busfahren in Greifswald unattraktiv. Sie müssten ihre Ziele direkter anfahren

„Das Liniensystem, der Stadtbus hat eine so umwegige und lange Fahrstrecke, dass ich gleich zu Fuß gehen kann.“

Weitere vier Nennungen thematisieren die zu große Entfernung der Haltestellen am Wohnort.

„Preis günstiger machen, variable Abfahrtszeiten und ich muss von meiner Wohnung noch so weit zur Bushaltestelle laufen. Insgesamt dauert mein Arbeitsweg viel länger, wenn ich mit dem Bus fahre.“

Eine Antwort spricht eine Harmonisierung von Arbeits- und Busfahrzeiten an: Wenn diese Zeiten übereinstimmten, könnte man sich die Nutzung des ÖPNV vorstellen.

Eine weitere beklagt die mangelnde Bequemlichkeit und Hygiene der öffentlichen Verkehrsmittel.

„Ich muss leider jeden Tag mit der Bahn fahren. Diese ist aber aus hygienischer und komfortabler Sicht eine Katastrophe.“

ALTERNATIVE FAHRRAD / STADTVERWALTUNG

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 52 unterschiedliche Angaben.

Nahezu die Hälfte der Nennungen (24) hält einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes und eine Verbesserung der Qualität der Radwege – vor allem in den Außenbereichen- für erforderlich. Eine Beleuchtung der Radwege böte mehr Sicherheit. Dies gilt auch für einen konsequenten Winterdienst: Die Radwege werden nicht oder zu spät geräumt.

„Ein Radweg müsste vorhanden sein, der vom Wohnort bis zur Arbeitsstätte Sicherheit beim Fahrradfahren gewährleistet.“

„Es müsste einen kompletten Fahrradweg geben. Die Landstraße, die ich nutze, ist stark befahren. Außerdem ist sie recht schmal.“

In fünf Angaben kommt der Wunsch nach überdachten und beleuchteten Abstellplätzen für Fahrräder zum Ausdruck, damit die Räder vor Witterung und Diebstahl bzw. Vandalismus besser geschützt sind.

„Ein Fahrradraum oder ein trockener Unterstand für die Fahrräder. Umkleidekabinen, z.B. wenn es geregnet hat.“

„Überdachte Fahrradstellplätze auf dem Hof des Stadthauses!!!“

Ebenfalls fünf Antworten nehmen auf das Wetter Bezug: Bei Regen, Schnee und Sturm könne man nicht mit den Rad zur Arbeit fahren.

Weitere Einzelnennungen:

- Dusch- bzw. Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz (2)
- Überwindung der eigenen Bequemlichkeit
- Mehr Rücksicht bzw. Verkehrserziehung für alle Verkehrsteilnehmer.

„Mehr Rücksicht zwischen allen Verkehrsteilnehmern, verstärkte Verkehrserziehung für Jung und Alt“

Insgesamt sieben Mitarbeiter geben zu Protokoll, dass ihr Arbeitsweg zu weit ist, um ihn mit dem Fahrrad bewältigen zu können.

Weitere sieben Befragte verweisen darauf, dass sie bereits mit dem Rad zu Arbeit bzw. den Weg zu Fuß gehen.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT / STADTWERKE

Zu diesem Themenbereich wurden insgesamt 20 Nennungen auf die offene Frage zu Protokoll gegeben.

Das am häufigsten genannte Problem (7) ist die Verbesserung des ÖPNV durch mehr Buslinien bzw. die fehlende Busanbindung der Umlandgemeinden.

„Durch die schleichende Abkopplung der Landbevölkerung von öffentlichen Verkehrsmittelangeboten besteht in den meisten Fällen keinerlei Alternative zu einem Auto.“

Drei Nennungen thematisieren einen weiteren Ausbau und eine Verbesserung der Qualität der Radwege.

„Erschließung der Umlandgemeinden ("Speckgürtel") mit Fahrradwegen. Dann könnte ich teilweise vom Auto auf das Fahrrad bzw. Elektro-Bike umsteigen (z. B. im Sommer, am Freitag).“

Ebenfalls drei Antworten beziehen sich auf eine verstärkte Etablierung von CarSharing.

„Car-Sharing müsste breiter aufgestellt werden, damit ich es nutzen kann. Vorschlag: Car-Sharing-Stützpunkt auf dem Betriebsgelände. Außerdem ist eine Mobilitätsgarantie Voraussetzung zur Nutzung. Die Kosten bei Car-Sharing müssen interessant sein und wirtschaftliche Vorteile im Vergleich zur eigenen PKW-Haltung bieten.“

Jeweils zwei Angaben fordern

- Förderung der E-Mobilität
- Erhöhung der Taktfrequenzen im ÖPNV
- Günstigere Tarife im ÖPNV

Ein Befragter äußert den Wunsch nach mehr kostengünstigen Parkplätzen in der Greifswalder Innenstadt mit einer „Bäckertaste“.

ALTERNATIVE FAHRGEMEINSCHAFTEN / STADTWERKE

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden müsste, damit die Mitarbeiter (häufiger) mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, sind insgesamt 12 Nennungen zu verzeichnen.

Die Mehrzahl (7) verweist auf unterschiedliche Arbeitszeiten durch Gleitzeit, Überstunden etc. bzw. auf unterschiedliche Anfahrtswege.

„Es müsste ein Angebot geben, das zu meiner Arbeitszeit und zu meinem Wohnort im Umland passt.“

Zwei Befragte lehnen Fahrgemeinschaften generell ab

Jeweils eine Angabe nimmt Bezug auf

- den Transport von Kinder in Kita / Schule
- Abhängigkeit durch Fahrgemeinschaften
- aufwändige Organisation.

ALTERNATIVE ÖPNV / STADTWERKE

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man Bus oder Bahn häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 20 unterschiedliche Angaben.

Der Großteil der Antworten, nämlich 13 Nennungen, macht eine bessere Busanbindung, auch der Greifswalder Umlandgemeinden, bzw. das Vorhandensein einer Buslinie zur Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV.

„Schaffung von möglichst durchgehenden Busverbindungen von meinem Wohnort zur Arbeitsstätte. Einrichtung von Busverbindungen auch nach 16:00 Uhr.“

„Anbindung des Greifswalder Umlandes an den Stadtverkehr mit gleicher Taktung“

„Die Strecke muss noch erfunden werden. Es gibt doch nur wirtschaftliche Strecken, und nicht solche, wo die Kunden am wahrscheinlichsten hinwollen.“

Weitere drei Nennungen fordern eine bessere Streckenführung, zwei Angaben eine bessere Abstimmung von Arbeits- und Abfahrtszeiten.

„Eine Buslinie mit einem für Arbeitnehmer/innen optimalen Fahrplan“

Einzelnennungen entfallen auf

- Erhöhung der Taktfrequenzen
- Koordination der Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen
- Reduzierung der Fahrtzeiten
- kostengünstigere Tickets.

ALTERNATIVE FAHRRAD / STADTWERKE

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 21 unterschiedliche Angaben.

Fünf Mitarbeiter, die sich zu dieser Frage geäußert haben, fordern einen weiteren Ausbau des Radwegenetzes und eine Verbesserung der Qualität der Radwege, die möglichst beleuchtet sein sollten.

„Fahrradwege, ich fahre morgens und abends wenn die Schüler und Studenten unterwegs sind, es ist chaotisch und macht Angst.“

„Fertigstellung des Fahrradweges zu meinem Wohnort“

Ebenfalls fünf Antworten nehmen auf das Wetter Bezug: Bei Regen, Schnee und Sturm könne man nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren.

„Das Wetter muss trocken und nicht stürmisch sein.“

Weitere fünf Mitarbeiter geben zu Protokoll, dass ihr Arbeitsweg zu weit ist, um ihn mit dem Fahrrad bewältigen zu können.

„Der Weg ist zu weit, außerdem muss das Kind in die KITA, der Zeitaufwand ist viel zu groß.“

Auffallend viele Befragte (5) nennen fehlende Kondition und Fitness als Grund, warum sie das Fahrrad nicht für den Arbeitsweg nutzen können oder wollen.

„Gewohnheiten und Bequemlichkeit muss geändert werden.“

Ein Befragter kann wegen des Kindertransportes nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE ZUM THEMA MOBILITÄT / SPARKASSE

Zu diesem Themenbereich wurden insgesamt 36 Nennungen auf die offene Frage zu Protokoll gegeben.

Zwölf Nennungen fordern allgemein eine Verbesserung bzw. den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere die Verbindungen in die ländlichen Gemeinden im Greifswalder Umland sollten ausgebaut werden.

„Der Überland-Busverkehr müsste deutlich verbessert werden. Dies ist insbesondere für unsere Schüler wichtig, die noch nicht die Alternative eigenes Auto haben. Wenn ich nicht meinen Sohn täglich morgens mitnehmen würde, hätte er keine Möglichkeit, die Schule rechtzeitig zu erreichen und auch nachmittags gibt es Schwierigkeiten. Am Wochenende gibt es gar kein Angebot.“

Zehn Angaben beziehen sich auf eine Verbesserung der Bahnanbindung Greifswalds. Die Züge sollten häufiger und pünktlicher fahren, die Regionalzüge sauberer und moderner sein.

„Das Bahnangebot sollte besser werden. In der Regel kann ich vom Bahnhof Greifswald Süd aus nur alle zwei Stunde die Heimfahrt von der Arbeit nach Hause antreten (wegen Umstieg in Stralsund und fehlender Anschlussmöglichkeiten).“

In fünf Antworten wird für eine Erhöhung der Taktfrequenzen im ÖPNV plädiert. Dies gilt vor allem für die Zeiten zu Arbeitsbeginn und –ende.

„Ungünstige Fahrzeiten zum allgemeinen Berufsbeginn und Berufsende. Zug fährt durchgehend fast stündlich, z.B. ändern zum Berufsende und -anfang halbstündlich und im Gegenzug über Tag Ausdünnung des Angebotes.“

In vier Nennungen wird die Tarifgestaltung des ÖPNV kritisiert: Die Tickets sind zu teuer, man fährt kostengünstiger mit dem eigenen Pkw. Auch eine Monatskarte ist nicht konkurrenzfähig, zumal sie auch bei Urlaub und Krankheit bezahlt werden muss.

„Zu hohe Kosten für eine Monatskarte (teurer als Benzinkosten für 20 Arbeitstage pro Monat und auch Kosten bei Urlaub oder Krankheit).“

Weitere Einzelnennungen:

- Mehr Direktanbindungen
- Diebstahlsichere und überdachte Fahrradabstellplätze
- Bushaltestellen sind zu weit entfernt
- Ausbau der Telearbeit, um die Mobilität zu reduzieren
- Ausbau des CarSharing.

ALTERNATIVE FAHRGEMEINSCHAFTEN / SPARKASSE

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden müsste, damit die Mitarbeiter (häufiger) mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, sind insgesamt 29 verschiedene Nennungen zu verzeichnen.

Eine Grundvoraussetzung für die Bildung einer Fahrgemeinschaft wären gleiche Arbeitszeiten, bei acht Mitarbeitern ist sie nicht gegeben: Man hat flexible Arbeitszeiten oder muss wegen Projektsitzungen länger arbeiten.

„Man kann zu keinen festen Zeiten den Stift fallen lassen. Projektsitzungen o.ä. dauern länger und dann müssen 1 bis 2 Leute warten. Das führt zu Spannungen.“

Die zweite grundsätzliche Bedingung wäre der gleiche Anfahrtsweg, damit keine unzumutbaren Umwege gefahren werden müssen. Dies ist bei sieben Mitarbeitern nicht der Fall, es wohnen keine Kollegen am Wohnort.

„Die mitfahrenden bzw. mitnehmenden Personen müssten im direkten Umfeld wohnen und die Arbeitszeiten übereinstimmen. Die Verbindungen dürfen mir oder meinen Kollegen keine groben Umwege abverlangen.“

Drei Mitarbeitern ist die Organisation zu aufwändig, man müsste nahezu täglich neue Absprachen treffen.

„Es bräuchte perfekte Planungsmöglichkeiten, schon z.B. ein notwendiger Arztbesuch nur einer Person macht das Gemeinschaftsfahren nicht möglich (ähnlich auch Abendveranstaltungen, Probleme mit Angehörigen und Kindern).“

Ebenfalls drei Angestellte müssen Kinder zur Schule oder Kita bringen bzw. abholen und benötigen aus diesem Grund das eigene Fahrzeug.

„Ich fahre die Kinder - eine Fahrgemeinschaft ist nicht organisierbar.“

Weitere drei Befragte nutzen ihr Auto auch als Dienstwagen und sind deshalb darauf angewiesen.

„Nichts, denn ich nutze das Auto auch, wenn ich während des Tages zwischen den Filialen unterwegs bin.“

Weitere Einzelnennungen:

- Der Arbeitsweg ist zu kurz. (2)
- Man fährt mit dem Fahrrad. (1)
- Man nutzt bereits eine Fahrgemeinschaft. (1)
- Man lehnt Fahrgemeinschaften grundsätzlich ab.

ALTERNATIVE ÖPNV / SPARKASSE

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man Bus oder Bahn häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 57 unterschiedliche Angaben.

In der Hälfte der Antworten wird eine bessere Anbindung bzw. überhaupt eine Anbindung in ländlichen Gemeinden gefordert, es müsse mehr Direktverbindungen geben, da man durch Umsteigen und Wartezeiten zu viel Zeit verliert.

„Der Busverkehr auf dem Land müsste deutlich flexibler sein, es müssten mehr Verbindungen angeboten werden. Zu manchen Orten bestehen gar keine Verbindungen (mehr).“

„Die Aufenthaltszeiten beim Umsteigen müssen verkürzt werden. In meinem konkreten Fall sind das jeweils 25 min. Ich würde pro Tag 50 min. ungenutzt herumstehen.“

In elf Fällen wird eine Erhöhung der Taktfrequenzen – zumindest zu Arbeitsbeginn und –ende – angemahnt.

„Flexiblere Busabfahrzeiten, welche auf die normalen Arbeitszeiten ausgerichtet sind.“

Zehn Nennungen beziehen sich auf die Dauer der Fahrtzeit: Sie ist zu lang und würde zu viel Freizeit kosten.

Sechs Mitarbeiter halten die Preise des ÖPNV für zu hoch, sie können und wollen deshalb Busse und Bahnen nicht nutzen.

„Die Kosten des Fahrpreises müssen deutlich günstiger werden für Berufspendler, da sonst der Anreiz auf Verzicht der Mobilität fehlt.“

Zwei Mitarbeiter müssen Kinder zur Schule bzw. Kita bringen und sind deshalb auf den eigenen Pkw angewiesen.

ALTERNATIVE FAHRRAD / SPARKASSE

Auf die offene Frage danach, was verbessert werden muss, damit man das Fahrrad häufiger für den Arbeitsweg nutzt, erhielten wir 45 unterschiedliche Angaben.

Die Hälfte der Nennungen bezieht sich auf den Arbeitsweg: Er ist zu lang, um ihn mit dem Fahrrad bewältigen zu können

„85 km sind leider nicht mit dem Fahrrad erreichbar, Homeoffice wäre eine Alternative.“

In zehn Antworten wird darauf hingewiesen, dass sich die geforderte Dienstkleidung (Anzug) nicht mit dem Fahrradfahren verträgt, es sei denn, es gäbe Duschen und Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz. Dann müsste Duschen und Umziehen allerdings als Arbeitszeit gelten.

„Direkt vom Arbeitgeber gestellte Arbeitskleidung (nur Blusen reichen nicht aus - da Anzüge teuer sind und durch das Fahrradfahren stark abgenutzt werden) oder Umkleidezeiten, die zur Arbeitszeit gehören!“

In jeweils vier Angaben wird ein Ausbau der Fahrradwege gefordert bzw. das Wetter angesprochen: Im Sommer, wenn es nicht regnet, ist das Fahrrad eine Alternative zum Auto.

„Bessere Radwege. Im Sommer sind zu viele Fußgänger und andere Fahrradfahrer auf zu wenig Platz.“

„Es muss wärmer werden.“

In zwei Fällen müssen Kinder zur Schule bzw. Kita mitgenommen werden.

Weitere zwei Nennungen halten diebstahlsichere, überdachte Fahrradabstellplätze für eine Voraussetzung für die Fahrradnutzung.

„Der Diebstahl in Greifswald muss eingedämmt werden bzw. die Polizeipräsenz vor allem an Fahrradstellplätzen muss erhöht/verbessert werden.“