

„Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Baustein: Mobilitätsmanagement – Anhang



Dokumentinformationen

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+ Baustein: Mobilitätsmanagement
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	12.08.2020
Dokument	C823127_Eberswalde_VEP_Dokumentation_Befragungen_V0 4.docx

Inhalt

1	Bürgerbefragung	8
1.1	Ziel der Bürgerbefragung	8
1.2	Eckdaten der Bürgerbefragung	8
1.3	Güte und Zusammenfassung der Befragungsergebnisse	8
1.4	Ergebnisse der Bürgerbefragung im Detail	12
1.4.1	Teil A - Angaben zur Person	12
1.4.2	Teil B - Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	14
1.4.3	Teil C - Angaben zum Mobilitätsverhalten	17
1.4.4	Teil D - Bewertung der Mobilitätssituation in Eberswalde	21
2	Mitarbeiterbefragung	47
2.1	Ziel der Mitarbeiterbefragung	47
2.2	Eckdaten der Mitarbeiterbefragung	47
2.3	Zusammenfassung der Mitarbeiterbefragung	47
2.4	Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung im Detail	49
2.4.1	Teil A - Angaben zur Person	49
2.4.2	Teil B - Angaben zur Verfügbarkeit von Führerschein und Pkw	55
2.4.3	Teil C - Angaben zum Mobilitätsverhalten	57
2.4.4	Teil D - Bewertung der Mobilitätssituation im Unternehmen	59
3	Managementbefragung	69
3.1	Ziel der Managementbefragung	69
3.2	Eckdaten der Managementbefragung	69
3.3	Zusammenfassung der Interviewergebnisse	70
3.3.1	Einschätzung zur Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden	70
3.3.2	ÖPNV-Nutzung	71
3.3.3	Fahrrad- und E-Bike-Nutzung	72
3.3.4	Pendlernetzwerke	73
3.4	Zusammenfassung zu bereits umgesetzten und möglichen Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bürgerbefragung - Befragungsformat, Befragungszeitraum und Teilnehmerzahlen _____	8
Tabelle 2:	Gegenüberstellung von Merkmalsausprägungen der Befragten _____	9
Tabelle 3:	Altersgruppen der Befragten _____	14
Tabelle 4:	Führerscheinbesitz-Altersklassenverteilung der Befragten _____	15
Tabelle 5:	Fahrzeugverfügbarkeiten der Befragten _____	16
Tabelle 6:	Verkehrsmittelwahl der Befragten nach Wegezweck _____	20
Tabelle 7:	Übersicht zur Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr in Eberswalde _____	24
Tabelle 8:	Einschätzung der Befragten bzgl. möglicher Verbesserungen der Kfz-Verkehrssituation in Eberswalde _____	25
Tabelle 9:	Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Auto zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen _____	27
Tabelle 10:	Bewertung von Verbesserungswünsche für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen _____	27
Tabelle 11:	Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 1) _____	30
Tabelle 12:	Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 2) _____	31
Tabelle 13:	Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV nach Altersklassen _____	32
Tabelle 14:	Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde nach Altersklassen _____	35
Tabelle 15:	Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Radverkehrssituation nach Altersklassen _____	36
Tabelle 16:	Einschätzung der Befragten zur Fußverkehrssituation nach Altersklassen _____	39
Tabelle 17:	Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr nach Altersklassen _____	39
Tabelle 18:	Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen _____	42
Tabelle 19:	Nutzung, Nutzungszweck und Erfahrungen der Befragten mit Ridesharing nach Altersklassen _____	45
Tabelle 20:	Wünsche und Erwartungen der Befragten an die zukünftige Mobilität in Eberswalde nach Altersklassen _____	46
Tabelle 21:	Befragungsteilnehmer nach Unternehmen _____	49

Tabelle 22:	Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern_____	50
Tabelle 23:	Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer _____	51
Tabelle 24:	Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern _____	52
Tabelle 25:	Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern _____	53
Tabelle 26:	Altersverteilung der Befragungsteilnehmer _____	53
Tabelle 27:	Geschlecht der Befragungsteilnehmer _____	54
Tabelle 28:	Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten_____	55
Tabelle 29:	Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer _____	56
Tabelle 30:	Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer _____	57
Tabelle 31:	Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg _____	58
Tabelle 32:	Genutzte Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg _____	59
Tabelle 33:	Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer_____	60
Tabelle 34:	Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen _____	61
Tabelle 35:	Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer_____	62
Tabelle 36:	Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike_____	63
Tabelle 37:	Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike_____	64
Tabelle 38:	Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungs-teilnehmern _____	65
Tabelle 39:	Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungs-teilnehmern als Fahrtanbieter _____	66
Tabelle 40:	Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungs-teilnehmern als Mitfahrer _____	67
Tabelle 41:	Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre_____	68
Tabelle 42:	Bereits umgesetzte Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen _____	75
Tabelle 43:	Geplante bzw. mögliche Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen _____	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Herkunft der Befragten _____	12
Abbildung 2: Wohnorte in Eberswalde der Befragten nach Stadtteilen _____	13
Abbildung 3: Altersstruktur der Befragten und der Eberswalder Bevölkerung (Zensus 2016) _____	13
Abbildung 4: Tätigkeit der Befragten _____	14
Abbildung 5: Führerscheinbesitz der Befragten _____	15
Abbildung 6: Pkw-Verfügbarkeit der Befragten _____	15
Abbildung 7: Fahrradverfügbarkeit der Befragten _____	16
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Befragten - Weg zur Arbeit/Hochschule _____	18
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl der Befragten - Einkaufswege _____	18
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Befragten - Freizeitwege _____	19
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Befragten - Wege zur Kita _____	19
Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl der Befragten - Dienstwege _____	20
Abbildung 13: Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr _____	22
Abbildung 14: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation im Kfz-Straßenverkehr _____	23
Abbildung 15: Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel _____	26
Abbildung 16: Genannte Voraussetzungen für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel _____	27
Abbildung 17: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Befragten _____	29
Abbildung 18: Bewertung von Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ im ÖPNV _____	29
Abbildung 19: Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde _____	34
Abbildung 20: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrssituation _____	35
Abbildung 21: Einschätzung der Befragten bzgl. der Fußverkehrssituation _____	38
Abbildung 22: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr _____	38
Abbildung 23: Einschätzung der Befragten zur Nutzung der Elektromobilität _____	40
Abbildung 24: Nutzungshäufigkeit von Carsharing oder Bikesharing der Befragten _____	41
Abbildung 25: Erfahrungen der Befragten mit Car- oder Bikesharing _____	42
Abbildung 26: Mögliche zukünftige Nutzung der Befragten von Car- oder Bikesharing _____	42

Abbildung 27: Erfahrungen mit Ridesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen _____	44
Abbildung 28: Häufigkeit der Nutzungszwecke für Ridesharing _____	44
Abbildung 29: Erfahrung der Befragten mit Ridesharing _____	44
Abbildung 30: Wünsche und Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde _____	46
Abbildung 31: Befragungsteilnehmer nach Unternehmen _____	49
Abbildung 32: Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern _____	50
Abbildung 33: Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer _____	51
Abbildung 34: Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern _____	51
Abbildung 35: Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern _____	52
Abbildung 36: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer _____	53
Abbildung 37: Geschlechter der Befragungsteilnehmer _____	54
Abbildung 38: Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten _____	55
Abbildung 39: Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer _____	56
Abbildung 40: Pkw-Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer _____	56
Abbildung 41: Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg _____	57
Abbildung 42: Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg _____	59
Abbildung 43: Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer _____	60
Abbildung 44: Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen _____	61
Abbildung 45: Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer _____	62
Abbildung 46: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike _____	63
Abbildung 47: Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Nutzer auf Arbeitswegen _____	64
Abbildung 48: Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungsteilnehmern _____	65
Abbildung 49: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Fahrtanbieter _____	66
Abbildung 50: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Mitfahrer _____	67
Abbildung 51: Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre _____	68

1 Bürgerbefragung

1.1 Ziel der Bürgerbefragung

Mit der Bürgerbefragung wollte die Stadt Eberswalde ihren Bürgerinnen und Bürgern zusätzlich zu den regelmäßigen Bürgerworkshop-Veranstaltungen eine weitere Möglichkeit eröffnen, die Ausrichtung im Mobilitätsplan 2030+ mitzubestimmen. Hierzu wurden die Bürgerinnen nach ihren aktuellen Verkehrsmittelwahl und ihren Mobilitätsgewohnheiten befragt, aber auch, wie die derzeitigen Mobilitätsangebote und die Verkehrssituation beurteilt werden? Darüber hinaus sollte in Erfahrung gebracht werden, welche Art von Mobilität sich die Bürgerinnen und Bürger für die Zukunft wünschen und wie sie in diesem Zusammenhang zu neuen Formen der Mobilität stehen.

Die Ergebnisse sind in die Planung von Mobilitätsangeboten im Verkehrsentwicklungsplan ebenso eingeflossen wie in die Vorschläge für ein Kommunales Mobilitätsmanagement. Derzeit betreibt die Stadt Eberswalde praktisch kein aktives Mobilitätsmanagement, so dass keine Erfahrungswerte zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen vorliegen.

1.2 Eckdaten der Bürgerbefragung

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplan Eberswalde wurde im Herbst 2019 eine Bürgerbefragung zur Mobilität in Eberswalde durchgeführt. Die Befragung erfolgt online über das Internet, mittels Print-Fragebögen und sowie im Rahmen einer dreitägigen Vor-Ort-Befragung (face2face) an vier verschiedenen Standorten (Markt, Westend-Center, Versorgungscenter Brandenburger Viertel (Heidewald) und Am Kleinen Stern).

Insgesamt nahmen 738 Teilnehmer an der Bürgerbefragung teil. Die Befragten verteilten sich wie folgt auf die Befragungsformate.

Befragungsformat	Befragungszeitraum	Teilnehmer
face2face (4 Standorte)	24./25./27.09.19	138
online	23.09. – 03.11.19	572
print	23.09. – 03.11.19	28

Tabelle 1: Bürgerbefragung – Befragungsformat, Befragungszeitraum und Teilnehmerzahlen

1.3 Güte und Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

An der Bürgerbefragung in Eberswalde nahmen 738 Befragte teil. Unter den Befragten waren rund 80 % Eberswalder Bürgerinnen und Bürger, vor allem aus der Kernstadt. 31 % der Befragten gaben an Studierende zu sein. Die

Altersstruktur der Befragten entspricht nicht ganz der Altersverteilung in der Eberswalder Bevölkerung. Vor allem die Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren und die Senioren ab 65 Jahren sind deutlich unterrepräsentiert, die mittleren Altersklassen leicht überrepräsentiert. Dies hat vermutlich auch mit dem großen Gewicht der Online-Befragung auf das Gesamtergebnis der Bürgerbefragung zu tun, da ältere Personen häufig eine geringere Akzeptanz gegenüber Online-Befragungen zeigen als jüngere Personen.

Ein Vergleich von ausgewählten Merkmalen der Befragungsteilnehmer bei der Bürgerbefragung mit denen im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018 in Eberswalde“ zeigt jedoch – trotz Abweichungen bei der Methodik¹ und der räumlichen Abgrenzung², dass sich Merkmalsausprägungen die Befragten hinsichtlich Geschlechter- und Altersklassenverteilung, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Führerscheinbesitz in ähnlichen Bandbreiten bewegen (vgl. Tabelle 2)

Spalte	SrV 2018	Bürgerbefragung
Geschlecht der Befragten		
männlich	49 %	44 %
weiblich	51 %	37 %
divers		6 %
keine Angaben		14 %
Alter der Befragten		
bis unter 15 Jahre	5 %	
15 bis unter 25 Jahre	16 %	
25 bis unter 65 Jahre	54 %	
65 Jahre und älter	25 %	
bis unter 18 Jahre		4 %
18 bis unter 28 Jahre		27 %
28 bis unter 65 Jahre		47 %
65 Jahre und älter		8 %
keine Angaben		14 %
Verfügbarkeit von Verkehrsmittel (Anteil Personen):		
Pkw	75 %	55 %
Fahrrad	75 %	79 %
E-Bike	5 %	4 %
Führerscheinbesitz	ca. 85 %	ca. 80 %

Tabelle 2: Gegenüberstellung von Merkmalsausprägungen der Befragten

¹ Online-Bürgerbefragung: Befragte entscheiden sich bei Online-Befragung aktiv für eine Teilnahme an der Befragung, SrV: zufällig ausgewählte Personenstichprobe wird angesprochen.

² Bürgerbefragung: Teilnehmer mit und ohne Wohnadresse in Eberswalde, SrV: nur Teilnehmer mit Wohnadresse in Eberswalde

Fahrzeugverfügbarkeit

Die Mehrzahl der Befragten kann auf einen Pkw zugreifen (55 %), vor allem Personen ab 40 Jahren. Bei jüngeren Menschen ist die Pkw-Verfügbarkeit geringer. Die Fahrradverfügbarkeit ist in allen Altersklassen sehr hoch (79 %). E-Bikes sind bislang jedoch kaum vorhanden (ca. 4 %). Dies spiegelt sich auch in der Wahl der Verkehrsmittel für die verschiedenen Wegezwecke wider. Wege zur Arbeit bzw. zur Hochschule, Einkaufs- und Erledigungswege sowie Wege im Freizeitverkehr werden häufig mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, zu Fuß) zurückgelegt; der Radverkehr verzeichnet hierbei jeweils die größten Anteile. Dies bietet Gestaltungspotenzial für eine umweltfreundliche Verkehrswende. Anzumerken ist jedoch, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor allem bei der jüngeren Bevölkerung (bis 40 Jahre) oftmals die erste Wahl sind, während bei den älteren Menschen der Pkw noch immer das vorherrschende Verkehrsmittel ist. Mitnahmeverkehre praktisch ohne Bedeutung.

Bewertung der Situation im Kfz-Straßenverkehr

Etwa die Hälfte der Befragten empfinden die Verkehrsbelastung als hoch bzw. zu hoch. Zudem bewerten mehr als ein Drittel der Befragten die Situation an Knotenpunkten und die Parkplatzverfügbarkeit in der Innenstadt als schlecht oder sehr schlecht. Dagegen finden fast die Hälfte der Befragten die Verkehrsführung (Orientierung) und die Parkplatzverfügbarkeit am Wohnort in Eberswalde gut oder sogar sehr gut. Auch die jetzige Parkraumbewirtschaftungspolitik trifft offenbar auf eine breite Akzeptanz.

Etwa die Hälfte der Befragten kann sich vorstellen, das Auto häufiger auch mal stehen zu lassen und stattdessen ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen, insbesondere Personen im Alter von 30 bis 39 Jahren. Voraussetzungen wären jedoch ein besseres ÖPNV-Angebot sowie bessere Radwege und mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren.

Bewertung der Situation im ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot wird überwiegend als gut bewertet (54 bis 67 %). Als Verbesserungspotenziale werden vor allem der Bedienungszeitraum und das Fahrtenangebot an Werktagen, die Anschlussverbindungen (Bus/Bus und Bus/Bahn) und die ÖPNV-Tarife / Fahrpreise genannt. Kritik gibt es vor allem am Wochenendangebot im ÖPNV: Jeweils rund die Hälfte der Befragten bewertet hier die ÖPNV-Bedienungszeiten und das Fahrtenangebot als schlecht bis sehr schlecht.

Bewertung der Situation im Radverkehr

Verbesserungswürdig sehen die Befragten auch die Situation im Radverkehr. Etwas mehr als ein Drittel der Befragten (34 bis 42 %) bewertet die

Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrestreifen, deren baulichen Zustand, die gefühlte Sicherheit beim Radfahren und die Durchgängigkeit der Radwege bzw. Radfahrestreifen als schlecht bis sehr schlecht. Als wichtige Verbesserungsmöglichkeiten werden mehr Radwegen/Radfahrestreifen (auch baulich getrennt), besserer Beläge für Radwege/Radfahrestreifen, weniger Barrieren, mehr Fahrradbügel (auch in Wohngebieten) und eine bessere Pflege der Radwege genannt.

Bewertung der Situation im Radverkehr

Im Gegensatz zum Radverkehr wird die Situation für Fußgänger in Eberswalde von einer deutlichen Mehrheit der Befragten (58 – 73 %) positiv gesehen. Optimierungsbedarf besteht aus Sicht der Befragten beim Gehwegbelag, bei der Barrierefreiheit sowie bei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Elektromobilität und Sharing-Angebote

Knapp die Hälfte der Befragten steht der Elektromobilität sowie dem Car- oder Bikesharing generell oder zumindest unter bestimmten Voraussetzungen positiv gegenüber und könnten sich vorstellen entsprechende Angebote zu nutzen. Wichtig sind den Befragten u. a. mehr E-Ladestationen im öffentlichen Raum und die Nutzung von Öko-Strom.

Beim Thema „Ridesharing“ (Mitfahrt in einem fremden Auto bzw. Mitnahme von fremden Personen im eigenen Auto) sind die Eberswalder Bürger gespalten: Während ein Viertel Befragten Ridesharing schon einmal genutzt und dabei überwiegend positive Erfahrungen gesammelt hat, kann sich ein weiteres Viertel vorstellen, Ridesharing zukünftig zu nutzen bzw. anzubieten (insbesondere Personen unter 40 Jahre), während ein Drittel der Befragten Ridesharing ablehnt, vor allem Senioren.

Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde

Mit Blick auf die ihre Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde wünschen sich die Befragten vor allem mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen und mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote. Diese Haltung entspricht dem Tenor in den Bürger-Workshops.

1.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung im Detail

1.4.1 Teil A – Angaben zur Person

A-1 Wohnen Sie aktuell in Eberswalde?
 ja nein

A-1.1 Falls ja: In welchem Stadtteil wohnen Sie?
 Eberswalde 1 Sommerfelde
 Eberswalde 2 Spechthausen
 Finow Tornow
 Brandenburgisches Viertel

A-1.2 Falls nein: Woher kommen Sie?

Ergebnis: Fast 80% der Befragten kommen aus Eberswalde. Bei den befragten Eberswaldern dominieren erwartungsgemäß die Bürger aus den zentralen Stadtteilen der Kernstadt (Eberswalde 1, Eberswalde 2 und Brandenburgisches Viertel), gefolgt vom Stadtteil Finow. Befragte aus kleineren peripheren Stadtteilen sind kaum vertreten.

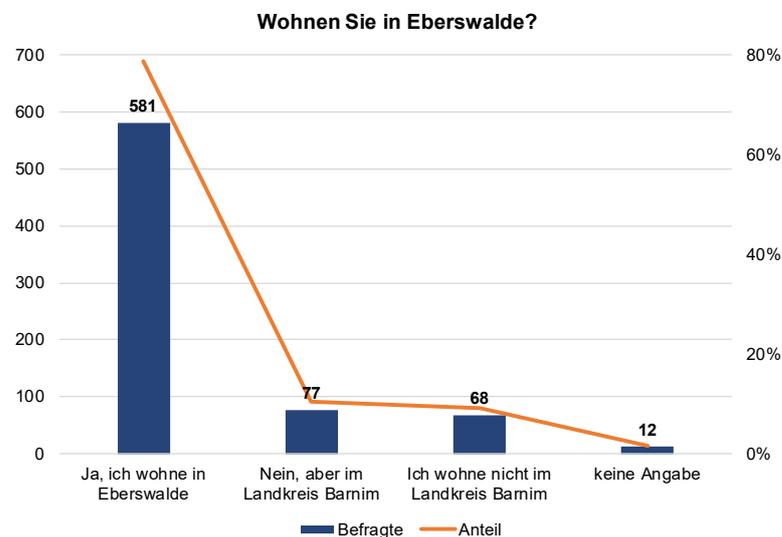


Abbildung 1: Herkunft der Befragten

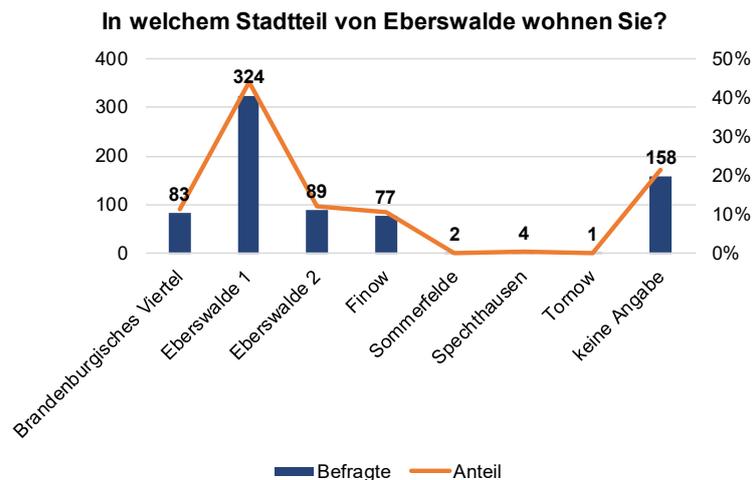


Abbildung 2: Wohnorte in Eberswalde der Befragten nach Stadtteilen

A-2 Welcher Altersgruppe ordnen Sie sich zu?
 bis 18 J. bis 28 J. bis 39 J. bis 65 J. älter als 65 J.

Ergebnis: Mehr als drei Viertel der Befragten sind der Altersklasse 18 bis 65 Jahre zuzuordnen. Diese Altersklasse macht jedoch nur rd. 60 % der Gesamtbevölkerung in Eberswalde aus (Zensus zum 31.12.2016) und ist damit überrepräsentiert. Kinder und Jugendliche (Altersklasse bis 18 Jahre) sowie Senioren (Altersklasse älter als 65 Jahre) sind dementsprechend unterrepräsentiert. Gründe für diese Verzerrungen sind vermutlich der hohe Anteil der Online-Befragungsteilnehmer, bei denen der Seniorenanteil eher gering sein dürfte, sowie die Tatsache, dass auch Nicht-Eberswalder (Studierende, Besucher aus dem Umland) an der Befragung teilgenommen haben. Zudem hat rd. ein Zehntel der Befragten keine Altersangabe gemacht.

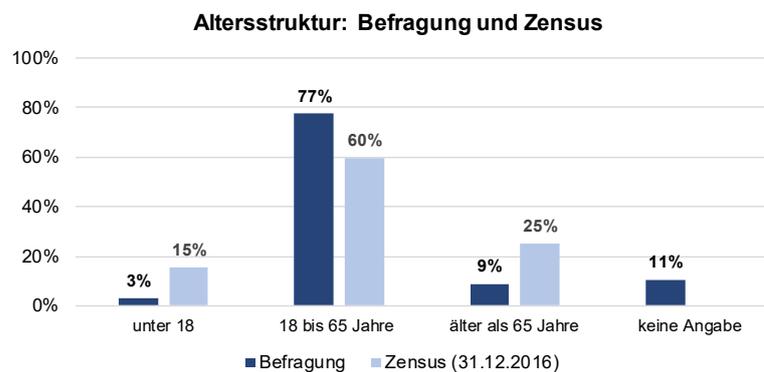


Abbildung 3: Altersstruktur der Befragten und der Eberswalder Bevölkerung (Zensus 2016)

Antwortmöglichkeit	Befragte	Anteil
unter 18 Jahre	29	4%
18 - 28 Jahre	200	27%
29 - 39 Jahre	198	27%
40 - 65 Jahre	151	20%
älter als 65 Jahre	58	8%
keine Angabe	102	14%
Gesamtergebnis	738	100%

Tabelle 3: Altersgruppen der Befragten

A-3 Welche Tätigkeit üben Sie derzeit aus?

berufstätig Schüler(in) Student(in)
 Rentner(in) z.Z. ohne Beschäftigung Sonstiges:
 keine Angaben

Ergebnis: Rund drei Viertel der Befragten (76 %) sind Studierende oder Berufstätige. Der Anteil der Studierenden ließ sich aufgrund des Antwortverhaltens der Befragten nicht exakt ermitteln.

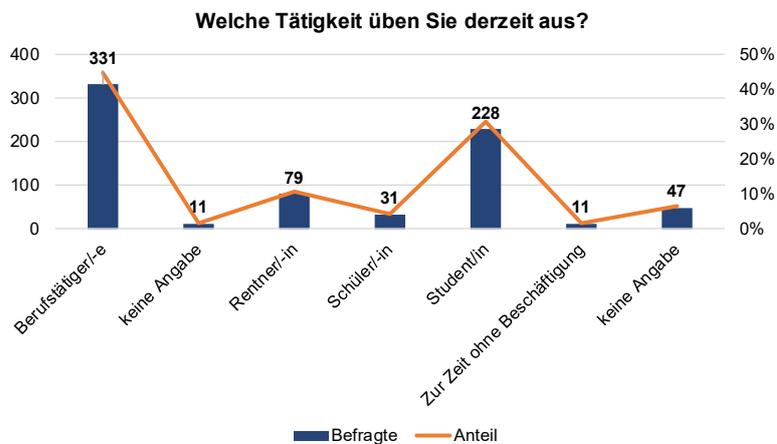


Abbildung 4: Tätigkeit der Befragten

1.4.2 Teil B – Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

B-1 Haben Sie einen Führerschein?

ja nein keine Angaben

Ergebnis: 80% der Befragten besitzen einen Führerschein. Der Anteil der Führerscheinbesitzer ist in allen Altersklassen ab 18 Jahre etwa gleich hoch.

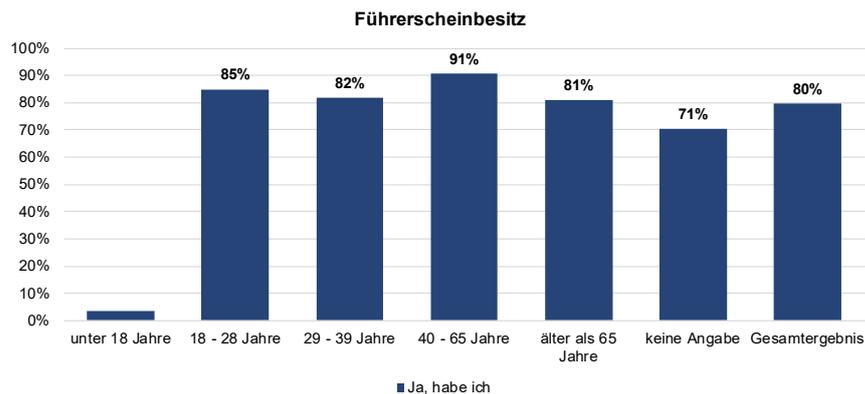


Abbildung 5: Führerscheinbesitz der Befragten

Führerscheinbesitz	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
Ja, habe ich	3%	85%	82%	91%	81%	71%	80%
Nein, habe ich nicht	93%	12%	14%	9%	19%	14%	16%
keine Angabe	3%	3%	4%	0%	0%	16%	4%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 4: Führerscheinbesitz-Altersklassenverteilung der Befragten

B-2 Welche Fahrzeuge stehen Ihnen uneingeschränkt (jederzeit) und verkehrstüchtig zur Verfügung?

Pkw Fahrrad
 Motorrad E-Bike
 Motorroller Sonstiges:
 E-Scooter

Ergebnis: Etwas mehr als der Hälfte der Befragten steht zur Fortbewegung ein Pkw uneingeschränkt zur Verfügung, wobei der Anteil bei den über 40-Jährigen deutlich höher ist als bei jüngeren Personen. Relativ hoch in allen Altersklassen ist die Fahrradverfügbarkeit; im Mittel haben rd. 80 % der Befragten Zugriff auf ein Fahrrad. Die E-Bike-Verfügbarkeit ist mit rd. 4 % derzeit allerdings noch sehr gering.

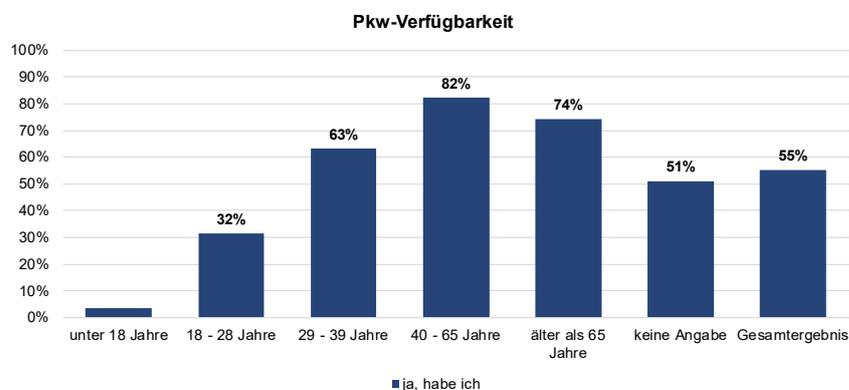


Abbildung 6: Pkw-Verfügbarkeit der Befragten

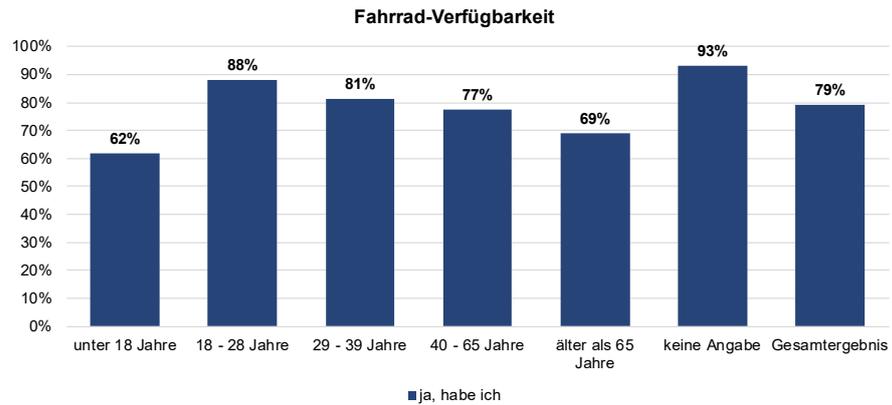


Abbildung 7: Fahrradverfügbarkeit der Befragten

Pkw-Verfügbarkeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
ja, habe ich	3%	32%	63%	82%	74%	51%	55%
nein	90%	7%	8%	4%	14%	0%	9%
(Leer)	7%	62%	29%	14%	12%	49%	36%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Motorrad-Verfügbarkeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	2%	4%	13%	0%	6%	5%
nein	90%	9%	17%	10%	34%	0%	15%
(Leer)	7%	90%	79%	77%	66%	94%	80%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Motorroller-Verfügbarkeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	2%	5%	3%	0%	0%	2%
nein	93%	10%	17%	13%	34%	0%	16%
(Leer)	7%	89%	79%	84%	66%	100%	82%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

E-Scooter-Verfügbarkeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	0%	1%	1%	0%	1%	1%
nein	93%	10%	17%	13%	34%	0%	16%
(Leer)	3%	91%	82%	87%	66%	99%	83%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fahrrad-Verfügbarkeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja, habe ich	62%	88%	81%	77%	69%	93%	79%
nein	0%	1%	6%	1%	12%	3%	3%
keine Angabe	38%	11%	13%	22%	19%	3%	18%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

E-Bike-Verfügbarkeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	1%	4%	7%	2%	4%	4%
nein	90%	10%	17%	13%	34%	0%	16%
(Leer)	7%	90%	80%	80%	64%	96%	81%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 5: Fahrzeugverfügbarkeiten der Befragten

1.4.3 Teil C – Angaben zum Mobilitätsverhalten

C-1 Welche Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für folgende Wegezwecke?
(Je Wegezweck nur ein Verkehrsmittel auswählen.)

	zu Fuß	Fahrrad/ E-Bike	ÖPNV	Pkw	Pkw als Mitfahrer	Sonstiges
Arbeitsplatz	<input type="checkbox"/>					
Einkauf/ Erledigungen	<input type="checkbox"/>					
Schule	<input type="checkbox"/>					
Hochschule	<input type="checkbox"/>					
Freizeit	<input type="checkbox"/>					
Kindereinrichtungen (Bringen/Holen)	<input type="checkbox"/>					
Dienstliche Wege	<input type="checkbox"/>					

Ergebnis: Über zwei Drittel der Befragten machten Angaben zur Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Wegezwecke:

- Wege zu Arbeit bzw. zur Hochschule werden überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußverkehr, Fahrrad/E-Bike und ÖPNV) zurückgelegt (78 %), vor allem von jüngeren Personen unter 40 Jahre. Den Pkw nutzt nur etwa ein Fünftel der Befragten. Mitfahrgelegenheiten im Pkw spielen praktisch keine Rolle.
- Wege für Einkäufe und Erledigungen werden zwar mehrheitlich mit dem Pkw zurückgelegt (37 %); auch hier spielen Mitnahmeverkehre praktisch keine Rolle. Aber Fahrrad/E-Bike und der Fußverkehr sind fast ebenso wichtig (31 % bzw. 24 %). Auch wenn der ÖPNV hier nur eine geringe Rolle spielt (7 %), wird weit über die Hälfte der Wege im Einkaufs- und Erledigungsverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt, vor allem von jüngeren Personen unter 40 Jahren. Ältere Personen ab 40 Jahre nutzen mehrheitlich den Pkw.
- Auch bei Wegen im Freizeitverkehr dominieren die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (72 %), wobei Fahrrad bzw. E-Bike die mit Abstand wichtigsten Verkehrsmittel (44 %) ist, während der ÖPNV nur von 15 % der Befragten genutzt wird. Ein Viertel der Befragten nutzt hingegen den Pkw. Auch hier zeigt sich klar die Präferenz des Umweltverbunds bei der jüngeren Bevölkerung unter 40 Jahren, während ältere Personen überwiegend den Pkw nutzen.
- Für Wege zur Kita (Bringen und Abholen von Kindern) nutzt mehr als die Hälfte der Befragten den Pkw als Selbst- oder Mitfahrer (55 %). Rad- und Fußverkehr haben jedoch auch eine große Bedeutung (38 %). Eine altersbezogene Präferenz von Verkehrsmitteln ist nicht erkennbar.

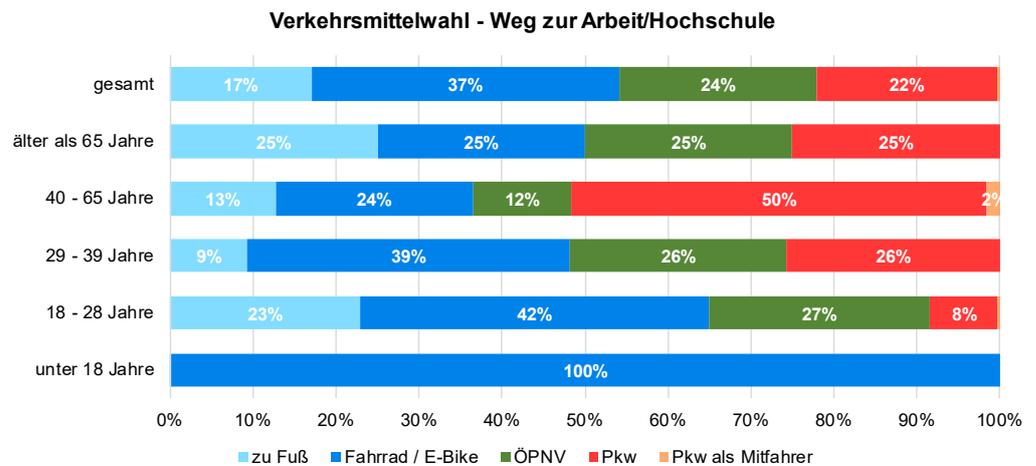


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Weg zur Arbeit/Hochschule

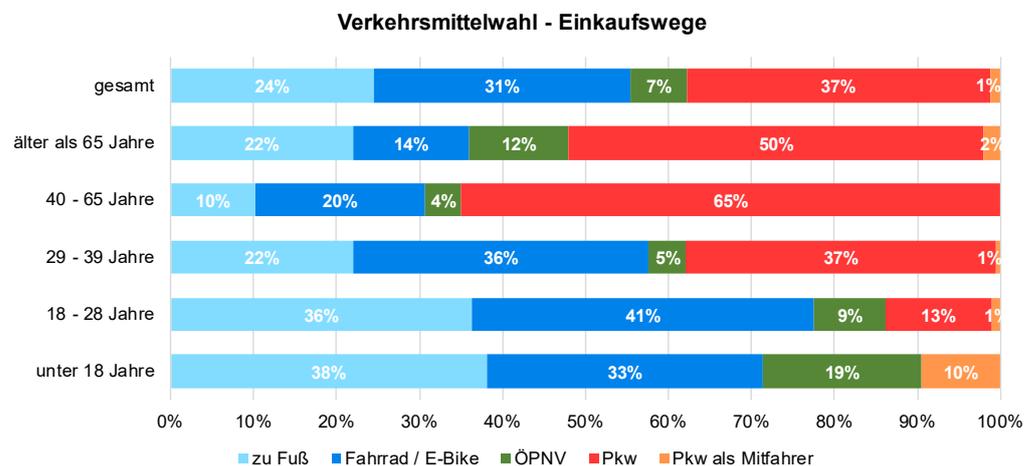


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Einkaufswege

Im Winter 2020 erfolgte in ausgewählten Einzelhandelsgeschäften in Eberswalde eine Befragung zu ihrer Mobilität bei Wegezweck „Einkaufen/Erledigungen“. Ein direkter Vergleich der hierbei erhobenen Daten mit den Ergebnissen der Bürgerbefragung ist nicht möglich, da sowohl Umfang als auch Zusammensetzung der Befragungsstichprobe sehr unterschiedlich sind.

Dennoch lassen sich Tendenzen bei den beiden Befragungen – auch im Vergleich mit den Ergebnissen des Forschungsprojekts „Mobilität in Städten - SrV 2018 in Eberswalde“ erkennen. So zeigt sich, dass der Anteil der motorisierten Verkehrsmittel beim Wegezweck Einkaufen/Erledigung bei allen drei Befragungen mit 40 bis 50 % relativ hoch ist. Demgegenüber bewegt sich der ÖPNV in einer Bandbreite von 7 bis 20 % der Einkaufs- und Erledigungswege, während Rad- und Fußverkehr

zusammengenommen rund ein Drittel bis die Hälfte der Einkaufs-/Erledigungswege abdecken.

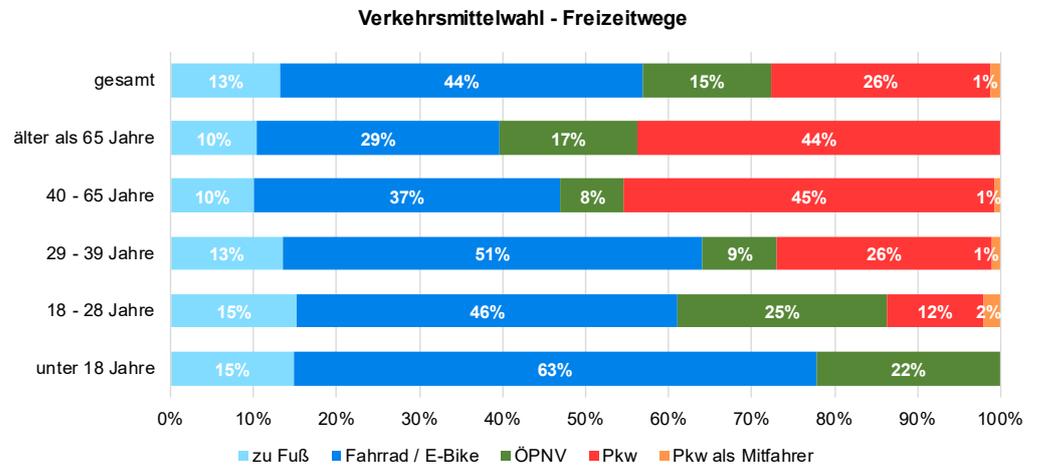


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Freizeitwege

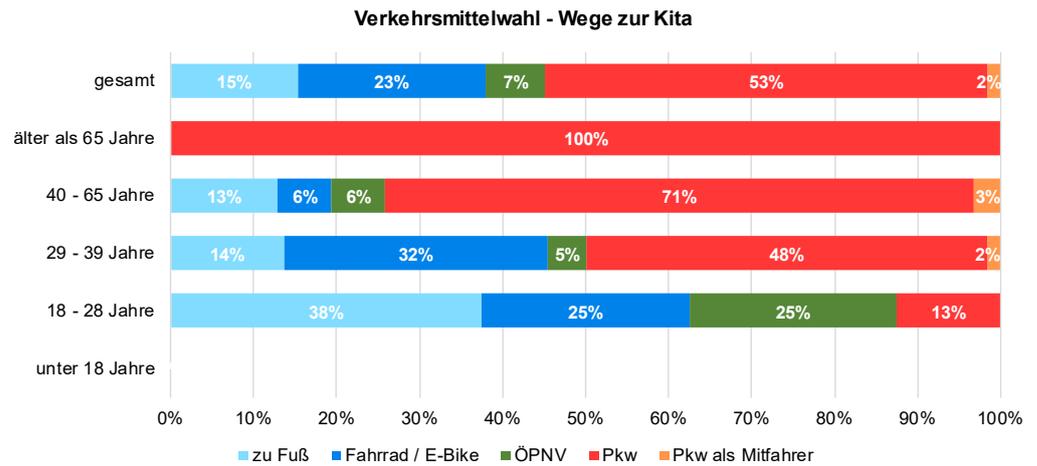


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Wege zur Kita

Verkehrsmittelwahl - Dienstwege

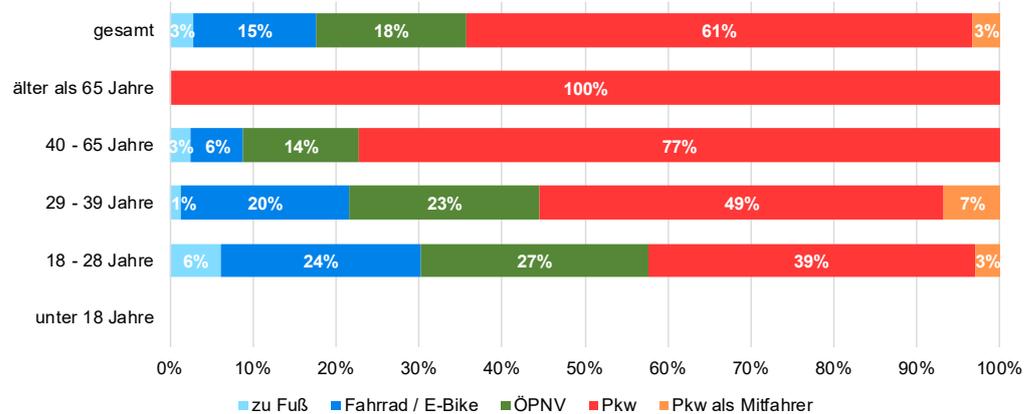


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl der Befragten – Dienstwege

Vorkommen Wege im Alltag	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Wege vom/zum Arbeitsplatz	28	154	181	137	23	65	588
Wege für Einkauf und Erledigung	20	15	27	19	17		98
Wege zur und von der Schule	20	0	0	0	0		20
Wege zur und von der Hochschule	0	7	0	0	0		7
Wege in der Freizeit	26	18	30	17	18		109
Bringen/Abholen zur/von der Kindereinrichtung	0	2	5	2	0		9
dienstliche Wege	0	0	2	0	0		2

VM für Wege zur Arbeit / zur Hochschule	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	0%	23%	9%	13%	25%	21%	17%
Fahrrad / E-Bike	100%	42%	39%	24%	25%	33%	37%
ÖPNV	0%	27%	26%	12%	25%	25%	24%
Pkw	0%	8%	26%	50%	25%	20%	22%
Pkw als Mitfahrer	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für Einkaufswege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	38%	36%	22%	10%	22%	25%	24%
Fahrrad / E-Bike	33%	41%	36%	20%	14%	23%	31%
ÖPNV	19%	9%	5%	4%	12%	5%	7%
Pkw	0%	13%	37%	65%	50%	45%	37%
Pkw als Mitfahrer	10%	1%	1%	0%	2%	3%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für Freizeitwege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	15%	15%	13%	10%	10%	15%	13%
Fahrrad / E-Bike	63%	46%	51%	37%	29%	32%	44%
ÖPNV	22%	25%	9%	8%	17%	17%	15%
Pkw	0%	12%	26%	45%	44%	34%	26%
Pkw als Mitfahrer	0%	2%	1%	1%	0%	2%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für Wege zur Kita	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	0%	38%	14%	13%	0%	17%	15%
Fahrrad / E-Bike	0%	25%	32%	6%	0%	17%	23%
ÖPNV	0%	25%	5%	6%	0%	11%	7%
Pkw	0%	13%	48%	71%	100%	56%	53%
Pkw als Mitfahrer	0%	0%	2%	3%	0%	0%	2%
Gesamtergebnis	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

VM für dienstliche Wege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu Fuß	0%	6%	1%	3%	0%	5%	3%
Fahrrad / E-Bike	0%	24%	20%	6%	0%	14%	15%
ÖPNV	0%	27%	23%	14%	0%	5%	18%
Pkw	0%	39%	49%	77%	100%	73%	61%
Pkw als Mitfahrer	0%	3%	7%	0%	0%	5%	3%
Gesamtergebnis	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 6: Verkehrsmittelwahl der Befragten nach Wegezweck

1.4.4 Teil D – Bewertung der Mobilitätssituation in Eberswalde

D-1 Wenn Sie einen Pkw nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei **Nutzung des Pkw** (Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein?

	gering – passend – hoch – zu hoch
Verkehrsbelastungen der Hauptstraßen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	sehr gut – gut – schlecht – sehr schlecht
Situation an Knotenpunkten	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Verkehrsführung (Orientierung)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Parkplatzverfügbarkeit (Innenstadt)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Parkplatzverfügbarkeit (Wohnort) <i>(nur wenn Wohnort in Eberswalde)</i>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	zu niedrig – angemessen – zu hoch
Parkgebühren	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

D-1.1 Wenn die Bewertung bei folgenden Aspekten „schlecht“ oder „sehr schlecht“ oder „zu hoch“ war: Was sollte verbessert werden?

Verkehrsbelastungen der Hauptstraßen

<input type="checkbox"/> mehr Straßen	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> weniger Schwerlastverkehr	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> weniger Durchgangsverkehr	

Verkehrsführung

<input type="checkbox"/> bessere Beschilderung (Wegweisung)	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> elektronisches Verkehrsleitsystem	<input type="text"/>

Parkplatzverfügbarkeit

<input type="checkbox"/> mehr Parkplätze im Straßenraum	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> mehr Parkhäuser (Innenstadt)	<input type="text"/>

Parkgebühren

<input type="checkbox"/> niedrigere Parkgebühren	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> keine Parkgebühren	<input type="text"/>

Ergebnis: Die Verkehrssituation im Straßenverkehr wird von vielen Befragten in einigen Punkten als verbesserungswürdig bewertet:

- Etwa die Hälfte der Befragten empfinden die Verkehrsbelastung als hoch bzw. zu hoch (48%). Jeweils mehr als ein Viertel der Befragten sprach sich dafür aus, den Durchgangsverkehr und den Schwerlastverkehr auf Hauptstraßen zu reduzieren (→ Forderung nach Bau einer Umgehungsstraße).
- Die Situation an Knotenpunkten und die Parkplatzverfügbarkeit in der Innenstadt bewertet jeweils mehr als ein Drittel der Befragten als schlecht oder sehr schlecht (38 % bzw. 40 %).

- Ein Fünftel der Befragten spricht sich für mehr Parkhäuser in der Innenstadt aus.

Andere Aspekte der Verkehrssituation im Straßenverkehr werden hingegen mehrheitlich positiv bewertet:

- Die Verkehrsführung (Orientierung) in Eberswalde finden 44 % der Befragten gut oder sogar sehr gut. Dennoch werden Verbesserungsmöglichkeiten bei der Beschilderung (Wegweisung) gesehen.
- Die Parkplatzverfügbarkeit am Wohnort bewertet etwa die Hälfte der Befragten als gut oder sogar sehr gut (49 %).
- Auch die jetzige Parkraumbewirtschaftungspolitik trifft offenbar auf eine breite Akzeptanz, denn die Parkgebühren werden mehrheitlich (50 %) als angemessen oder sogar als zu niedrig eingeschätzt. Lediglich 8 % der Befragten sprechen sich für die vollständige Abschaffung von Parkgebühren aus.

Als weitere Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation wurden genannt:

- Anpassung der Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“)
- Reduzierung von Lichtsignalanlagen und Ersatz durch Kreisverkehre
- Erneuerung von Fahrbahnmarkierung zur Verbesserung der Eindeutigkeit
- mehr P+R-Plätze

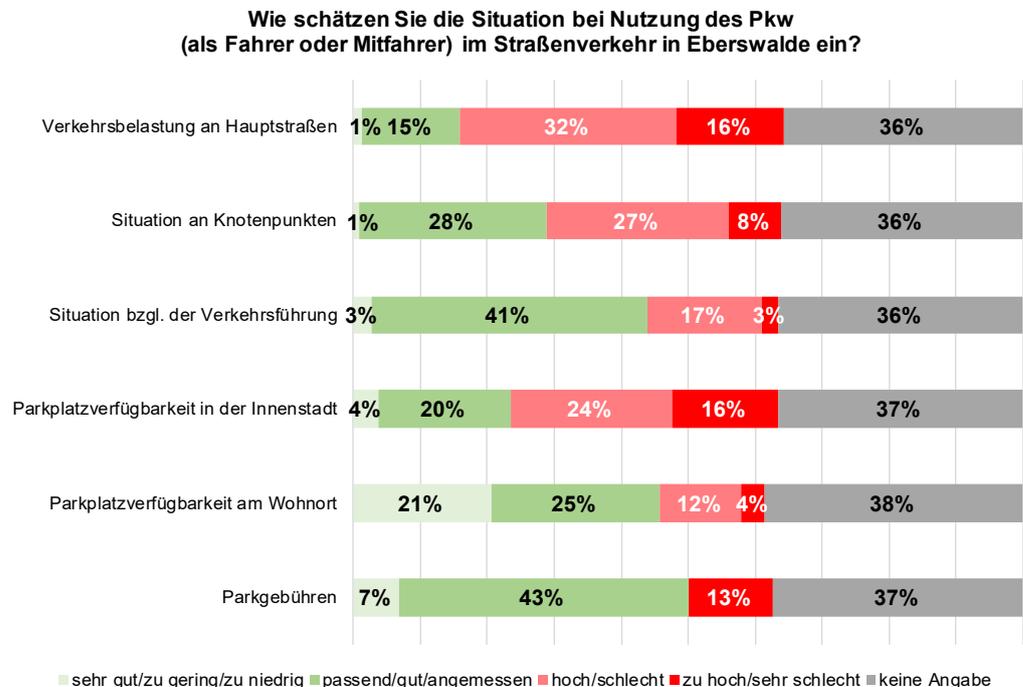


Abbildung 13: Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr

Was sollte bzgl. der Verkehrssituation im Kfz-Verkehr in Eberswalde verbessert werden?

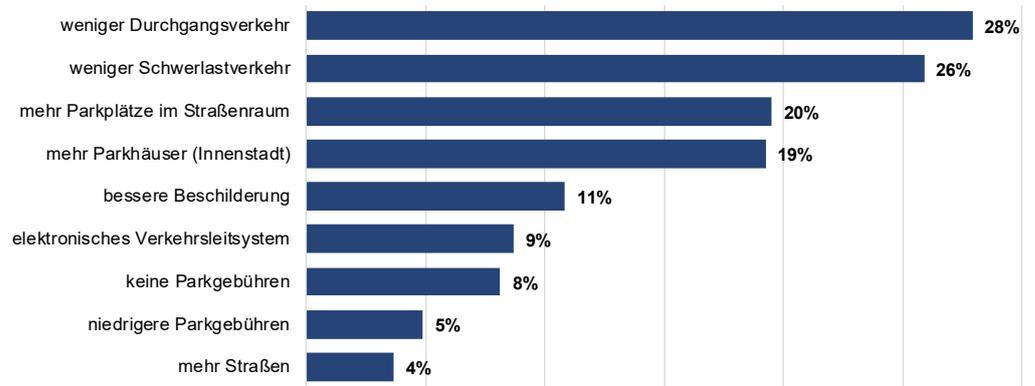


Abbildung 14: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation im Kfz-Straßenverkehr

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Verkehrsbelastung an Hauptstraßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
gering	0%	1%	2%	2%	0%	2%	1%
passend	0%	14%	16%	19%	10%	15%	15%
hoch	7%	28%	38%	44%	34%	19%	32%
zu hoch	0%	12%	19%	21%	31%	10%	16%
Ich nutze in Eberswalde im Alltag keinen Pkw => f (Leer)	90%	44%	22%	15%	24%	10%	27%
	3%	3%	4%	0%	0%	45%	8%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Situation an Knotenpunkten	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	1%	0%	3%	0%	2%	1%
gut	3%	26%	34%	36%	28%	16%	28%
schlecht	0%	23%	30%	36%	43%	17%	27%
sehr schlecht	3%	5%	11%	11%	5%	5%	8%
(Leer)	93%	46%	25%	15%	24%	61%	36%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Situation bzgl. der Verkehrsführung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	4%	3%	4%	0%	1%	3%
gut	3%	38%	52%	48%	47%	25%	41%
schlecht	3%	11%	18%	29%	22%	10%	17%
sehr schlecht	0%	1%	2%	5%	7%	2%	3%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	93%	46%	25%	15%	24%	62%	36%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Parkplatzverfügbarkeit in der Innenstadt	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	4%	6%	5%	0%	1%	4%
gut	0%	18%	28%	26%	7%	11%	20%
schlecht	3%	20%	30%	26%	38%	16%	24%
sehr schlecht	3%	12%	11%	27%	31%	10%	16%
(Leer)	93%	47%	25%	15%	24%	63%	37%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Parkplatzverfügbarkeit am Wohnort	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	19%	23%	30%	26%	10%	21%
gut	3%	21%	32%	32%	26%	16%	25%
schlecht	0%	12%	13%	15%	19%	7%	12%
sehr schlecht	0%	2%	4%	7%	3%	2%	4%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
	97%	47%	27%	16%	26%	66%	38%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) im Straßenverkehr in Eberswalde ein? > Parkgebühren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
zu niedrig	0%	6%	11%	10%	3%	0%	7%
angemessen	7%	36%	52%	56%	57%	25%	43%
zu hoch	0%	13%	12%	19%	16%	9%	13%
keine Angabe	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	93%	47%	26%	15%	24%	66%	37%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 7: Übersicht zur Einschätzung der Befragten bzgl. der Situation im Kfz-Straßenverkehr in Eberswalde

Was sollte bzgl. der Verkehrsbelastung der Hauptstraßen verbessert werden --> mehr Straßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	1%	7%	6%	3%	0%	4%
nein	3%	4%	12%	12%	21%	6%	9%
(Leer)	93%	95%	81%	82%	76%	94%	87%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsbelastung der Hauptstraßen verbessert werden -->weniger Durchgangsverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	28%	31%	28%	50%	17%	28%
nein	3%	1%	6%	5%	3%	0%	3%
(Leer)	93%	71%	64%	68%	47%	83%	69%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsbelastung der Hauptstraßen verbessert werden -->weniger Schwerlastverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	21%	27%	36%	47%	13%	26%
nein	0%	0%	4%	2%	5%	0%	2%
(Leer)	93%	80%	69%	62%	48%	87%	72%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsführung (Orientierung) verbessert werden? --> bessere Beschilderung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	9%	13%	15%	14%	6%	11%
nein	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	91%	86%	85%	84%	94%	89%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Verkehrsführung (Orientierung) verbessert werden? --> elektronisches Verkehrsleitsystem	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	5%	9%	12%	17%	7%	9%
(Leer)	97%	95%	91%	88%	83%	93%	91%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Parkplatzverfügbarkeit (Innenstadt) verbessert werden --> mehr Parkplätze im Straßenraum	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	19%	20%	26%	29%	10%	20%
nein	0%	1%	3%	5%	17%	0%	3%
keine Angabe	97%	81%	77%	70%	53%	90%	77%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Parkplatzverfügbarkeit (Innenstadt) verbessert werden --> mehr Parkhäuser (Innenstadt)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	10%	18%	32%	40%	14%	19%
nein	0%	0%	2%	1%	0%	0%	1%
keine Angabe	93%	90%	81%	68%	60%	86%	80%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Verbesserung Parkgebühren > niedrigere Parkgebühren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	5%	4%	8%	5%	3%	5%
nein	0%	0%	0%	1%	3%	0%	0%
(Leer)	100%	95%	96%	91%	91%	97%	95%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Verbesserung Parkgebühren > keine Parkgebühren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	8%	8%	13%	10%	5%	8%
nein	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	100%	93%	92%	87%	90%	95%	92%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 8: Einschätzung der Befragten bzgl. möglicher Verbesserungen der Kfz-Verkehrssituation in Eberswalde

D-2 Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto öfter stehen zu lassen und ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen?

ja nein

D-2.1 Falls ja: Was müsste dafür passieren?

besseres ÖPNV-Angebot

Verfügbarkeit Job-Ticket für den ÖPNV

bessere Radwege / mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren

bessere Fußwege / mehr Verkehrssicherheit beim Zufußgehen

Sonstiges

D-2.2 Falls nein: Weshalb?

Ergebnis: Etwa die Hälfte der Befragten wäre bereit, das Auto häufiger auch mal stehen zu lassen und stattdessen ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen, insbesondere Personen im Alter von 30 bis 39 Jahren. Voraussetzungen wären jedoch ein besseres ÖPNV-Angebot (u. a. eine bessere ÖPNV-Anbindung des Technologie- und Gewerbeparks Eberswalde, kürzere Bahn-Fahrzeiten nach Berlin und niedrigere ÖPNV-Fahrpreise) sowie bessere Radwege und mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren.

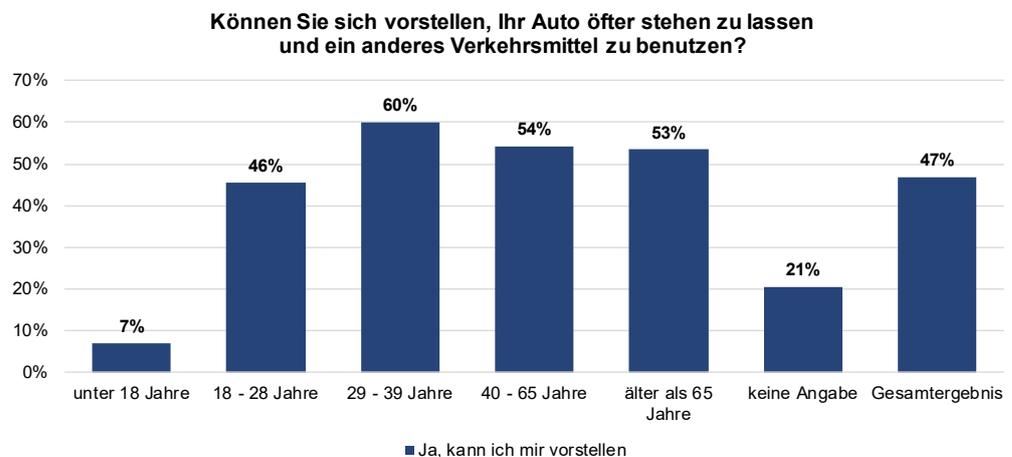


Abbildung 15: Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen?

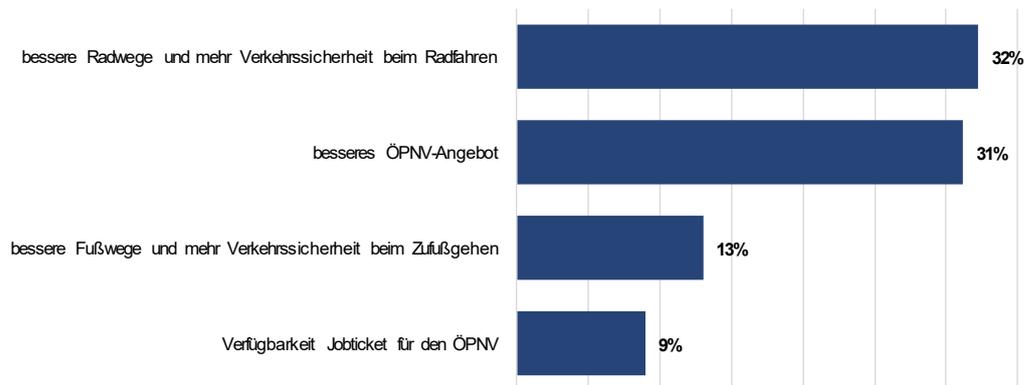


Abbildung 16: Genannte Voraussetzungen für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel

Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
Ja, kann ich mir vorstellen	7%	46%	60%	54%	53%	21%	47%
Nein, kann ich mir nicht vorstellen	0%	8%	14%	31%	22%	11%	16%
nicht beantwortet	93%	47%	26%	15%	24%	69%	38%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 9: Bereitschaft der Befragten zur Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Auto zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > Besseres ÖPNV-Angebot	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	31%	39%	38%	34%	11%	31%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	93%	70%	61%	62%	64%	89%	69%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > Verfügbarkeit Jobticket für den ÖPNV	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	4%	18%	11%	0%	7%	9%
nein	3%	2%	7%	6%	16%	0%	5%
(Leer)	97%	95%	75%	83%	84%	93%	86%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > bessere Radwege und > mehr Verkehrssicherheit beim Radfahren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	36%	44%	36%	22%	10%	32%
nein	0%	1%	2%	4%	12%	0%	2%
(Leer)	93%	64%	54%	60%	66%	90%	65%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was müsste passieren, damit Sie Ihr Auto öfter stehen lassen und ein anderes Verkehrsmittel benutzen? > bessere Fußwege und > mehr Verkehrssicherheit beim Zufußgehen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	15%	17%	14%	16%	2%	13%
nein	3%	2%	6%	6%	14%	0%	4%
(Leer)	97%	84%	78%	80%	71%	98%	83%
Gesamtergebnis	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabelle 10: Bewertung von Verbesserungswünsche für eine mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu einem anderen Verkehrsmittel nach Altersklassen

D-3 Wenn Sie den ÖPNV nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei der **Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel** in Eberswalde ein?
(Die Fragen beziehen sich auf das Angebot an Werktagen an Schultagen.)

	sehr gut	– gut	– schlecht	sehr schlecht
Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Ihrer wichtigsten Ziele	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitraum der ÖPNV-Bedienung an Werktagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitraum der ÖPNV-Bedienung am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anzahl der Fahrten an Werktagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anzahl der Fahrten am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schnelligkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pünktlichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anschlussverbindungen Bus ↔ Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anschlussverbindungen Bus ↔ Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tarifangebot und Fahrpreise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzbarkeit und Zugänglichkeit <i>(Hinweis: Hier geht es um Barrieren, die eine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erschweren.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D-3.1 Wenn „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet wurde: Was sollte verbessert werden?

<input type="checkbox"/> Zugang zu Informationen	<input type="checkbox"/> Fahrscheinkauf
<input type="checkbox"/> mehr Informationen	<input type="checkbox"/> Sonstiges:
<input type="checkbox"/> aktuellere Informationen	
<input type="checkbox"/> Erreichbarkeit bzw. Zugang der Haltestellen	

Ergebnis: Dem ÖPNV in Eberswalde stellt die Mehrheit der Befragten ein überwiegend gutes Zeugnis aus:

- Zweidrittel der Befragten sind mit der Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle zufrieden und rd. 60 % der Befragten erreichen ihre wichtigsten Ziele mit dem ÖPNV gut bis sehr gut.
- Auch bewertet jeweils eine Mehrheit der Befragten (51 bis 58 %) den Zeitraum der ÖPNV-Bedienung (Verkehrstage und Betriebszeiten), das ÖPNV-Fahrtenangebot an Werktagen, die Schnelligkeit des ÖPNV, die Anschlussverbindungen (Bus/Bus, Bus/Bahn) und die ÖPNV-Tarifen bzw. Fahrpreise als gut bis sehr gut.
- Demgegenüber sehen zwischen einem Fünftel und einem knappen Drittel der Befragten (20 bis 29 %) einen Verbesserungsbedarf im ÖPNV, vor allem beim Bedienungszeitraum und Fahrtenangebot an Werktagen, bei den Anschlussverbindungen (Bus/Bus und vor allem Bus/Bahn) sowie bei den ÖPNV-Tarifen.

- Kritik gibt es vor allem am Wochenendangebot ÖPNV: Jeweils rund die Hälfte der Befragten bewertet die ÖPNV-Bedienungszeiten und das Fahrtenangebot am Wochenende als schlecht bis sehr schlecht. Verbesserungsvorschläge umfassen eine Angebotsausweitung in den Abend- und Nachtstunden sowie der Aufbau eines Rufbus-Angebots.
- Maßnahmen, um die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV zu verbessern (z. B. verbesserter Informationszugang, mehr und aktuellere Informationen oder Vereinfachung des Fahrscheinkaufs), erachtet nur eine kleine Minderheit der Befragten als wichtig (2 – 7 %).

Wenn Sie den ÖPNV nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein?

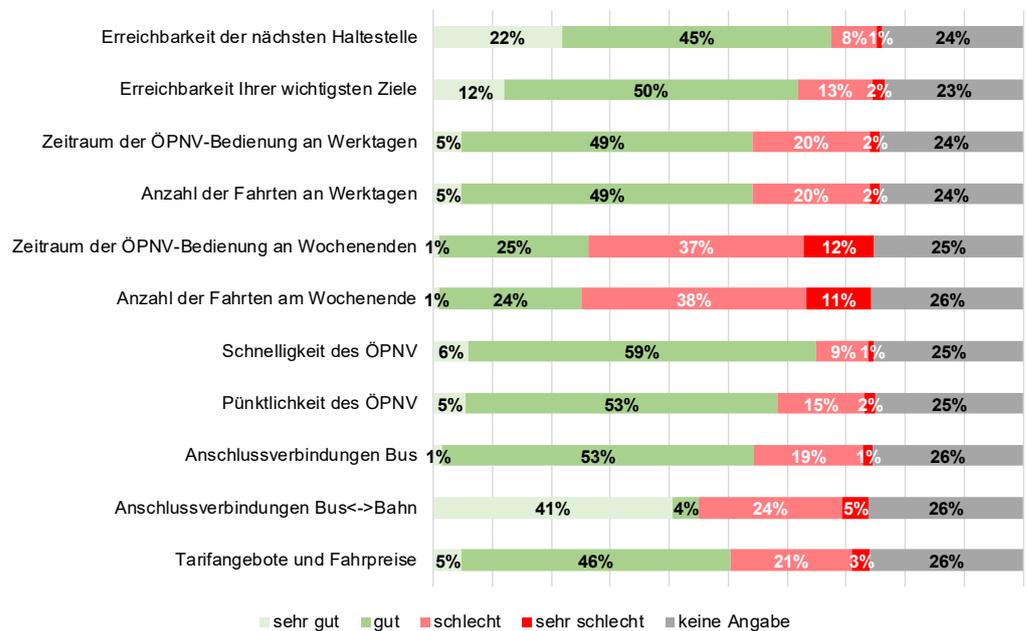


Abbildung 17: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Befragten

Wenn „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ im ÖPNV als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet wurde: Was sollte verbessert werden

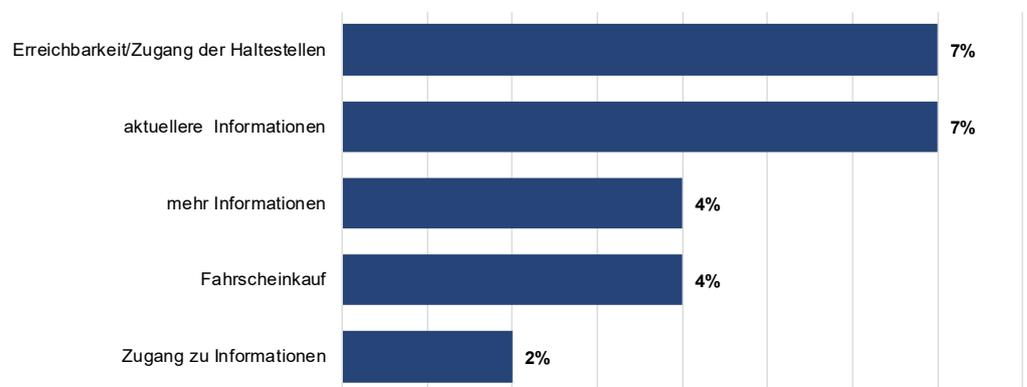


Abbildung 18: Bewertung von Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der „Nutzbarkeit und Zugänglichkeit“ im ÖPNV

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	17%	31%	21%	19%	29%	7%	22%
gut	69%	47%	48%	52%	48%	19%	45%
schlecht	3%	9%	10%	8%	10%	3%	8%
sehr schlecht	0%	1%	2%	1%	0%	0%	1%
Ich nutze in Eberswalde im Alltag keinen ÖPNV (Leer)	7%	10%	15%	20%	12%	3%	12%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Erreichbarkeit Ihrer wichtigsten Ziele	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	17%	17%	12%	8%	7%	9%	12%
gut	72%	57%	53%	55%	55%	13%	50%
schlecht	0%	13%	13%	16%	22%	5%	13%
sehr schlecht	0%	1%	4%	2%	3%	1%	2%
(Leer)	10%	13%	18%	19%	12%	73%	23%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Zeitraum der ÖPNV-Bedienung an Werktagen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	8%	3%	6%	10%	0%	5%
gut	79%	55%	51%	53%	60%	15%	49%
schlecht	10%	24%	25%	19%	16%	10%	20%
sehr schlecht	0%	2%	4%	1%	0%	0%	2%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	2%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Anzahl der Fahrten an Werktagen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	7%	4%	3%	7%	0%	4%
gut	76%	56%	53%	57%	60%	18%	51%
schlecht	14%	23%	22%	17%	14%	7%	18%
sehr schlecht	0%	2%	3%	3%	0%	0%	2%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	7%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Zeitraum der ÖPNV-Bedienung an Wochenenden	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	2%	1%	1%	2%	0%	1%
gut	48%	27%	23%	27%	40%	9%	25%
schlecht	38%	41%	42%	40%	40%	12%	37%
sehr schlecht	0%	19%	16%	9%	5%	3%	12%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	4%	2%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Anzahl der Fahrten am Wochenende	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	1%	1%	1%	3%	0%	1%
gut	41%	30%	21%	26%	28%	12%	24%
schlecht	45%	42%	45%	40%	48%	7%	38%
sehr schlecht	3%	15%	16%	9%	5%	4%	11%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	5%	3%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 11: Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 1)

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Schnelligkeit des ÖPNV	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	13%	5%	4%	3%	0%	6%
gut	79%	66%	67%	60%	72%	18%	59%
schlecht	10%	8%	10%	13%	9%	4%	9%
sehr schlecht	0%	1%	1%	3%	0%	0%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	3%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Pünktlichkeit des ÖPNV	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	13%	4%	3%	3%	0%	5%
gut	69%	55%	62%	54%	71%	17%	53%
schlecht	21%	17%	14%	21%	9%	5%	15%
sehr schlecht	0%	3%	3%	2%	2%	0%	2%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	3%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Anschlussverbindungen Bus	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	3%	1%	1%	2%	0%	1%
gut	83%	65%	59%	49%	57%	13%	53%
schlecht	3%	17%	21%	26%	28%	5%	19%
sehr schlecht	0%	3%	1%	2%	0%	1%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	2%	2%	1%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Anschlussverbindungen Bus<->Bahn	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	69%	49%	41%	42%	53%	7%	41%
gut	7%	9%	5%	2%	3%	0%	4%
schlecht	14%	24%	28%	31%	28%	10%	24%
sehr schlecht	0%	7%	8%	4%	0%	0%	5%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	1%	1%	3%	0%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Eberswalde ein? > Tarifangebote und Fahrpreise	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	11%	5%	1%	3%	0%	5%
gut	86%	56%	47%	48%	45%	8%	46%
schlecht	0%	19%	24%	27%	36%	6%	21%
sehr schlecht	0%	3%	5%	5%	2%	0%	3%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 12: Bewertung des ÖPNV-Angebots nach Altersklassen (Teil 2)

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > Zugang zu Informationen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	3%	5%	2%	2%	0%	2%
nein	100%	98%	95%	98%	98%	100%	98%
(Leer)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > mehr Informationen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	4%	5%	3%	7%	0%	4%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	96%	95%	97%	91%	100%	96%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > aktuellere Informationen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	7%	8%	8%	9%	3%	7%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	94%	92%	92%	90%	97%	93%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > Erreichbarkeit/Zugang der Haltestellen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	9%	9%	6%	9%	1%	7%
nein	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	100%	91%	91%	94%	90%	99%	93%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV verbessert werden? > Fahrscheinkauf	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	2%	6%	4%	9%	0%	4%
(Leer)	100%	98%	94%	96%	91%	100%	96%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 13: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV nach Altersklassen

D-4 Wenn Sie das Fahrrad nutzen: Wie schätzen Sie die Situation bei **Nutzung des Fahrrades** in Eberswalde ein?

	sehr gut	– gut	– schlecht	sehr schlecht
Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
baulicher Zustand der Radwege/Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durchgängigkeit des Radwegenetzes <i>(z. B. Unterbrechungen der Radwege)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abstellmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gefühlte Verkehrssicherheit beim Radfahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D-4.1 Wenn die Bewertung bei folgenden Aspekten „schlecht“ oder „sehr schlecht“ war: Was sollte verbessert werden?

Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen

mehr Radwege/Radfahrstreifen an Hauptstraßen

mehr Radwege/Radfahrstreifen abseits von Hauptstraßen

Sonstiges:

Baulicher Zustand der Radwege/ Radfahrstreifen

besserer Belag weniger Barrieren

Sonstiges:

Abstellmöglichkeiten

mehr Fahrradbügel Lademöglichkeiten für E-Bikes

Sonstiges:

Gefühlte Verkehrssicherheit beim Radfahren

mehr von der Fahrbahn baulich getrennte Radwege

radfahrerfreundlichere Verkehrsampelschaltung

mehr Kontrollen gegen Falschparker

Sonstiges:

Ergebnis: Deutlich kritischer als im ÖPNV wird die Situation im Radverkehr gesehen:

- Jeweils etwas mehr als ein Drittel der Befragten (34 bis 40 %) bewertet die Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen, deren baulichen Zustand und die gefühlte Sicherheit beim Radfahren als schlecht bis sehr schlecht. Demgegenüber bewertet jeweils etwa ein gutes Viertel bis ein Drittel der Befragten (28 bis 34 %) diese Aspekte beim Radverkehr als gut bis sehr gut.
- Noch schlechter fällt die Bewertung der Durchgängigkeit von Radwegen bzw. Radfahrstreifen aus, die von fast der Hälfte der Befragten (42 %) als schlecht bis sehr schlecht und nur von einem Viertel (27 %) als gut bzw. sehr gut bewertet wird.

- Lediglich die Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten bewertet eine klare Mehrheit als gut bis sehr gut (40 %), wobei immerhin noch mehr als ein Viertel der Befragten (28 %) auch hier Handlungsbedarf sieht; vorgeschlagen werden u. a. mehr wettergeschützte Abstellanlagen bzw. ein Fahrradparkhaus.
- Zur Verbesserung der Situation im Radverkehr wünschen sich jeweils zwischen einem Viertel und einem Drittel der Befragten mehr Radwegen bzw. Radfahrstreifen an Hauptstraßen (23 %), mehr Radwegen/Radfahrstreifen abseits von Hauptstraßen (33 %), baulich getrennte Radwege (34 %), einen besseren Belag für Radwege bzw. Radfahrstreifen (27 %), weniger Barrieren im Zuge von Radverbindungen (24 %) sowie mehr Fahrradbügel (27%), und zwar auch in Wohngebieten.
- Ebenfalls genannt wurde eine bessere Pflege der Radwege (Laubbeseitigung im Herbst, Winterdienst, regelmäßige Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen) sowie – zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – eigene Radverkehrsampeln, eine intelligentere Radverkehrsführung an Bushaltestellen, mehr Informations- und Aufklärungskampagnen sowie Verkehrskontrollen.

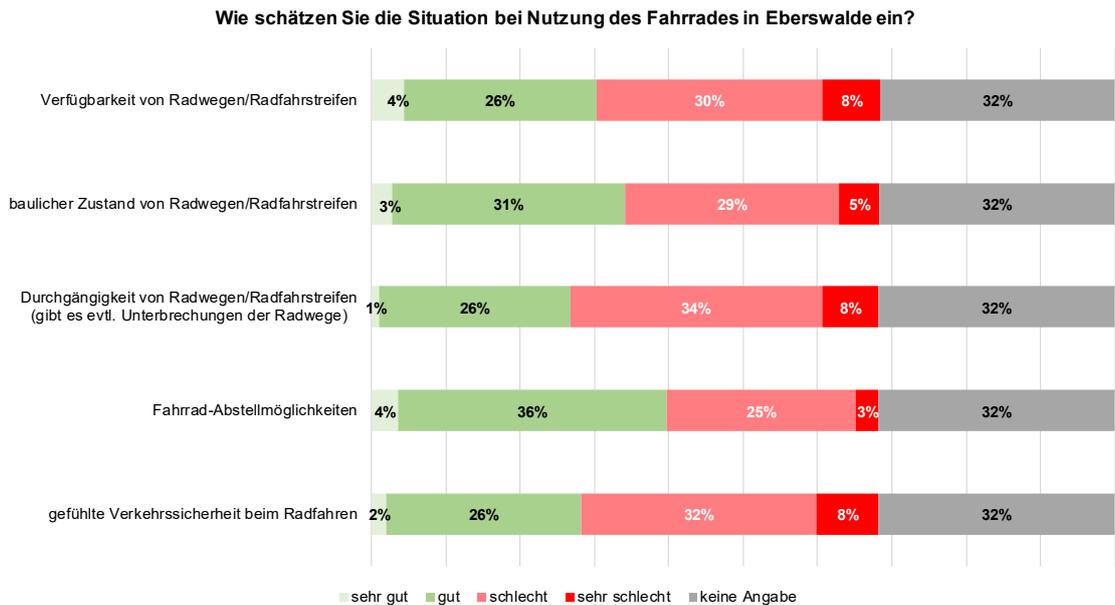


Abbildung 19: Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde

Was sollte bzgl. der Radverkehrssituation in Eberswalde verbessert werden?

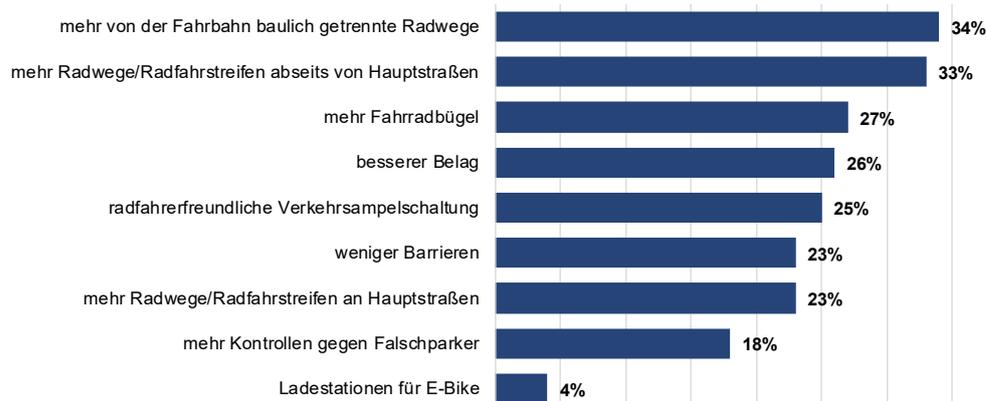


Abbildung 20: Bewertung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrssituation

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > Verfügbarkeit von Radwegen/Radfahrstreifen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	4%	8%	4%	3%	1%	4%
gut	62%	26%	26%	34%	26%	3%	26%
schlecht	3%	43%	36%	30%	31%	2%	30%
sehr schlecht	3%	9%	12%	9%	3%	1%	8%
Ich nutze in Eberswalde im Alltag kein Fahrrad => Fragenbild (Leer)	28%	16%	14%	23%	36%	2%	17%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > baulicher Zustand von Radwegen/Radfahrstreifen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	2%	5%	3%	2%	1%	3%
gut	62%	38%	37%	32%	24%	3%	31%
schlecht	7%	36%	31%	37%	34%	1%	29%
sehr schlecht	0%	7%	8%	6%	2%	1%	5%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > Durchgängigkeit von Radwegen/Radfahrstreifen (gibt es evtl. Unterbrechungen der Radwege)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	1%	2%	1%	0%	1%	1%
gut	66%	28%	28%	28%	24%	3%	26%
schlecht	3%	44%	42%	37%	36%	1%	34%
sehr schlecht	0%	10%	10%	11%	2%	1%	8%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	2%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > Fahrrad Abstellmöglichkeiten	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	7%	5%	6%	2%	0%	1%	4%
gut	52%	48%	43%	34%	29%	4%	36%
schlecht	10%	27%	31%	35%	29%	0%	25%
sehr schlecht	0%	3%	2%	7%	3%	0%	3%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation bei Nutzung des Fahrrades in Eberswalde ein? > gefühlte Verkehrssicherheit beim Radfahren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	2%	3%	3%	0%	1%	2%
gut	52%	36%	26%	29%	17%	1%	26%
schlecht	14%	34%	41%	34%	43%	3%	32%
sehr schlecht	3%	10%	11%	11%	3%	0%	8%
keine Angabe/Interviewabbruch (Leer)	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 14: Einschätzung der Befragten zur Radverkehrssituation in Eberswalde nach Altersklassen

Was sollte bzgl. Verfügbarkeit von Radwegen und Radfahrstreifen verbessert werden? > mehr Radwege/Radfahrstreifen an Hauptstraßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	36%	30%	22%	9%	2%	23%
nein	7%	3%	6%	1%	10%	0%	4%
(Leer)	93%	62%	64%	77%	81%	98%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Verfügbarkeit von Radwegen und Radfahrstreifen verbessert werden? > mehr Radwege/Radfahrstreifen abseits von Hauptstraßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	46%	44%	30%	31%	1%	33%
nein	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	93%	54%	56%	70%	69%	99%	67%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. baulicher Zustand von Radwegen/Radfahrstreifen verbessert werden? > besserer Belag	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	38%	30%	28%	22%	1%	26%
nein	0%	1%	1%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	93%	62%	69%	71%	76%	99%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. baulicher Zustand von Radwegen/Radfahrstreifen verbessert werden? > weniger Barrieren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	3%	28%	29%	28%	22%	0%	23%
nein	3%	1%	0%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	93%	72%	71%	72%	76%	100%	77%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Abstellmöglichkeiten verbessert werden? > mehr Fahrradbügel	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	29%	32%	39%	29%	0%	27%
(Leer)	90%	72%	68%	61%	71%	100%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. Abstellmöglichkeiten verbessert werden? > Ladestationen für E-Bikes	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	3%	5%	10%	2%	0%	4%
nein	10%	1%	2%	3%	3%	0%	2%
(Leer)	90%	96%	93%	87%	95%	100%	94%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. gefühlter Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert werden? > mehr von der Fahrbahn baulich getrennte Radwege	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	7%	38%	44%	39%	40%	2%	34%
nein	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
(Leer)	83%	63%	56%	61%	60%	98%	66%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. gefühlter Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert werden? > radfahrerfreundliche Verkehrsampelschaltung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	30%	35%	24%	21%	1%	25%
nein	7%	2%	3%	2%	7%	0%	2%
(Leer)	83%	69%	62%	74%	72%	99%	73%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. gefühlter Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert werden? > mehr Kontrollen gegen Falschparker	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	21%	23%	23%	17%	0%	18%
nein	17%	2%	5%	3%	9%	0%	4%
(Leer)	83%	78%	72%	74%	74%	100%	78%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 15: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Radverkehrssituation nach Altersklassen

D-5 Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein?

	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
baulicher Zustand von Fußwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durchgängigkeit von Fußwegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Situation beim Überqueren von Straßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gefühlte Sicherheit bei Fußwegen (beispielsweise Beleuchtung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D-5.1 Wenn die Bewertung bei folgenden Aspekten „schlecht“ oder „sehr schlecht“ war: Was sollte verbessert werden?

Baulicher Zustand der Fußwege

besserer Belag weniger Barrieren

Sonstiges:

Situation beim Überqueren von Straßen

mehr Überwege mit Verkehrsampeln mehr Langsamfahrzonen

Sonstiges:

Gefühlte Sicherheit bei Fußwegen

mehr Kontrollen gegen Falschparker bessere Ausleuchtung bei Nacht

Sonstiges:

Ergebnis: Die Situation für Fußgänger in Eberswalde wird von einer deutlichen Mehrheit der Befragten (58 – 73 %) positiv gesehen. Dies betrifft sowohl den baulichen Zustand und die Durchgängigkeit von Fußwegen als auch die Situation beim Überqueren von Straßen und die gefühlte Sicherheit als Fußgänger. Lediglich eine Minderheit (11 – 27 %) bewertet den jeweiligen Aspekt als schlecht oder sehr schlecht. Optimierungsbedarf sehen die Befragten vor allem beim Gehwegbelag, bei der Beseitigung von Barrieren und bei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, u. a. Einrichtung von Langsamfahrzonen bzw. mehr Tempolimits, Einrichtung von gesicherten Fußgängerüberwegen, eine bessere Trennung von Rad- und Fußverkehr sowie mehr Kontrollen im Radverkehr und zur besseren Einsehbarkeit von Kreuzungsbereichen.

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein?

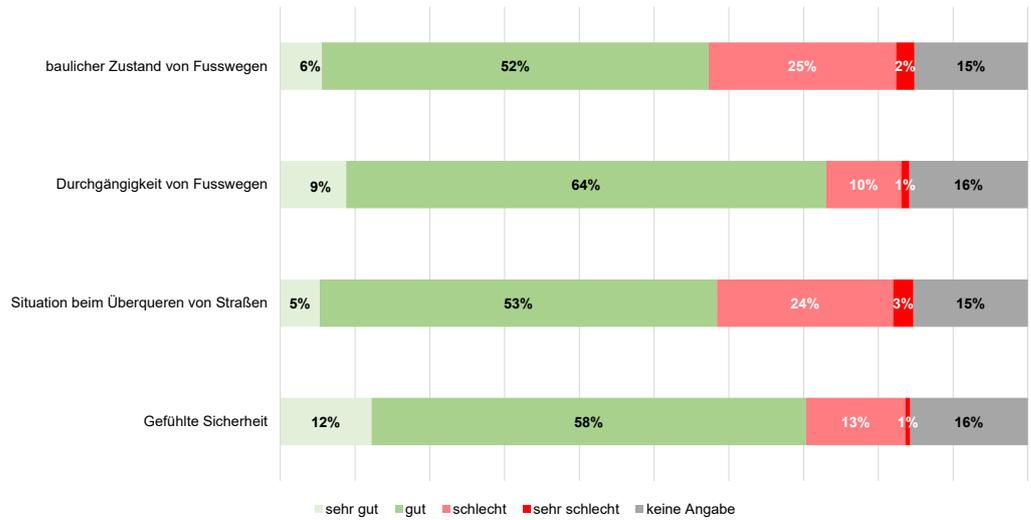


Abbildung 21: Einschätzung der Befragten bzgl. der Fußverkehrssituation

Was sollte bzgl. der Fußverkehrssituation in Eberswalde verbessert werden?

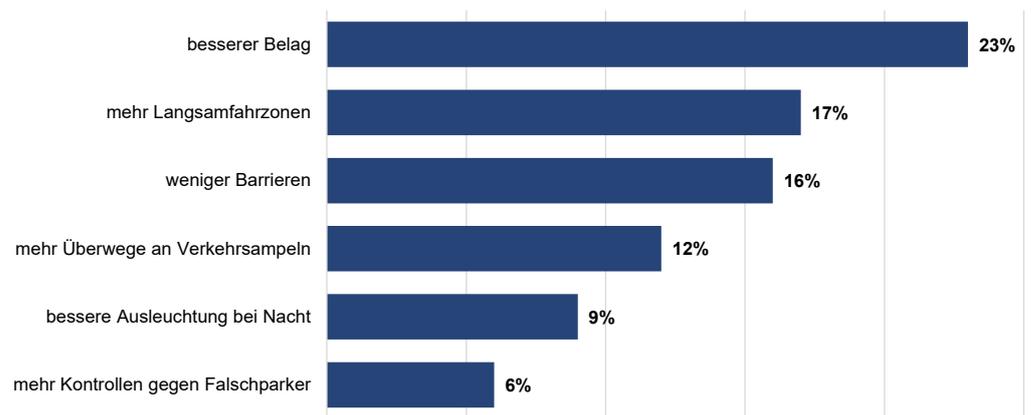


Abbildung 22: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > baulicher Zustand von Fusswegen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	14%	4%	2%	2%	0%	6%
gut	83%	66%	59%	59%	31%	4%	52%
schlecht	10%	16%	31%	36%	55%	2%	25%
sehr schlecht	0%	2%	3%	2%	12%	0%	2%
sonstiges	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	94%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > Durchgängigkeit von Fusswegen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	0%	18%	10%	6%	2%	0%	9%
gut	90%	70%	71%	80%	76%	4%	64%
schlecht	7%	10%	14%	11%	14%	1%	10%
sehr schlecht	0%	1%	1%	2%	3%	0%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	1%	5%	0%	1%
(Leer)	3%	3%	4%	1%	0%	95%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > Situation beim Überqueren von Straßen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	12%	5%	3%	2%	0%	5%
gut	72%	60%	57%	70%	52%	3%	53%
schlecht	21%	24%	29%	25%	45%	0%	24%
sehr schlecht	0%	2%	5%	3%	2%	1%	3%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	96%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie schätzen Sie die Situation der Fußgänger in Eberswalde ein? > gefühlte Sicherheit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
sehr gut	3%	26%	11%	11%	0%	0%	12%
gut	83%	63%	71%	65%	67%	2%	58%
schlecht	10%	9%	13%	23%	28%	1%	13%
sehr schlecht	0%	0%	1%	1%	3%	0%	1%
keine Angabe/Interviewabbruch	0%	0%	0%	1%	2%	1%	0%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	96%	15%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 16: Einschätzung der Befragten zur Fußverkehrssituation nach Altersklassen

Was sollte bzgl. des baulichen Zustands von Fusswegen verbessert werden? > besserer Belag	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	16%	29%	31%	57%	1%	23%
nein	0%	1%	0%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	90%	84%	71%	68%	41%	99%	76%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. des baulichen Zustands von Fusswegen verbessert werden? > weniger Barrieren	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	10%	22%	21%	29%	0%	16%
nein	0%	0%	1%	0%	2%	0%	0%
(Leer)	90%	90%	77%	79%	69%	100%	84%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Situation beim Überqueren von Straßen verbessert werden? > mehr Überwege an Verkehrsampeln	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	10%	17%	15%	19%	0%	12%
nein	21%	1%	2%	0%	9%	0%	2%
(Leer)	79%	90%	82%	85%	72%	100%	86%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der Situation beim Überqueren von Straßen verbessert werden? > mehr Langsamfahrzonen	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	21%	17%	24%	15%	26%	1%	17%
nein	0%	0%	1%	1%	2%	0%	1%
(Leer)	79%	83%	75%	85%	72%	99%	83%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der gefühlten Sicherheit auf Fußwegen verbessert werden? > mehr Kontrollen gegen Falschparker	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	3%	6%	12%	12%	1%	6%
nein	10%	2%	3%	2%	7%	0%	2%
(Leer)	90%	96%	92%	86%	81%	99%	92%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Was sollte bzgl. der gefühlten Sicherheit auf Fußwegen verbessert werden? > bessere Ausleuchtung bei Nacht	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	10%	5%	8%	19%	17%	0%	9%
nein	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	90%	95%	92%	80%	83%	100%	91%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 17: Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr nach Altersklassen

D-6 Was halten Sie grundsätzlich von Elektromobilität für Ihren Alltag?

finde ich gut nichts für mich

wäre gut, wenn... weder noch

D-6.1 bei „wäre gut, wenn...“: Was wäre Ihnen hier wichtig?

D-6.2 bei „nichts für mich“: Weshalb?

Ergebnis: Knapp die Hälfte der Befragten (49%) steht der Elektromobilität generell oder zumindest unter bestimmten Voraussetzungen positiv gegenüber; dies sind vor allem eine größere Reichweite der E-Fahrzeuge, umweltfreundlichere Akkus, mehr E-Ladestationen sowie die Nutzung von Strom aus regenerativen Energiequellen. Dabei ist die Akzeptanz bei Personen unter 65 Jahren erkennbar größer als bei den Senioren.

Etwa ein Viertel der Befragten (26 %) lehnt die Elektromobilität für die eigene Fortbewegung allerdings ab, vor allem Senioren ab 65 Jahren. Als Gründe werden insbesondere das Fehlen der o. g. Voraussetzung und die derzeit noch hohen Kosten der E-Mobilität genannt.

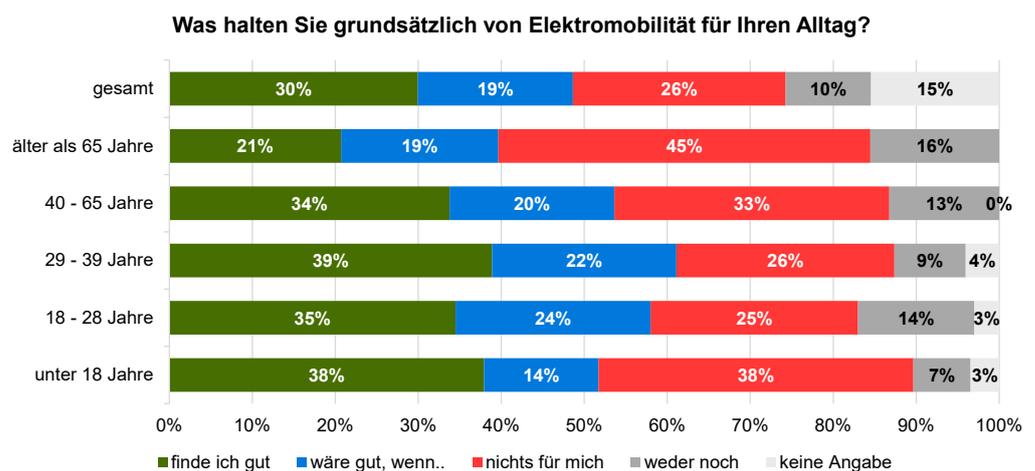


Abbildung 23: Einschätzung der Befragten zur Nutzung der Elektromobilität

D-7 Haben Sie schon einmal Carsharing oder Bikesharing genutzt?

ja nein

D-7.1 Falls ja: Wie waren Ihre Erfahrungen damit?

gut zwiespältig schlecht

D-7.2 Falls zwiespältig/schlecht: Könnten Sie sich vorstellen, zukünftig Carsharing oder Bikesharing zu nutzen?

Ja, kann ich mir vorstellen. Nein, kann ich mir nicht vorstellen.

D-7.3 Falls nein: Warum und was müsste sich ändern, damit Sharing-Angebote eine Alternative für Sie wären?

Ergebnis: Ein Fünftel der Befragten (21 %) hat bereits Car- oder Bikesharing-Angebote genutzt, insbesondere jüngere Personen im Alter von 18 bis 39 Jahre. Die Erfahrungen damit waren offenbar überwiegend positiv. Von den Befragten, die bislang noch keine Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing gesammelt haben, könnte sich immerhin die Hälfte vorstellen, zukünftig entsprechende Angebote zu nutzen. Hieraus lässt sich rückschließen, dass die Eberswalder Bevölkerung Sharing-Angeboten mehrheitlich offen gegenübersteht. Diejenigen, die Car- oder Bikesharing weiterhin ablehnen, nennen als Gründe hierfür u. a. die fehlende Individualität bei der Mobilitätsplanung, das fehlende Angebot in ihrer Nähe und die damit verbundenen Kosten.

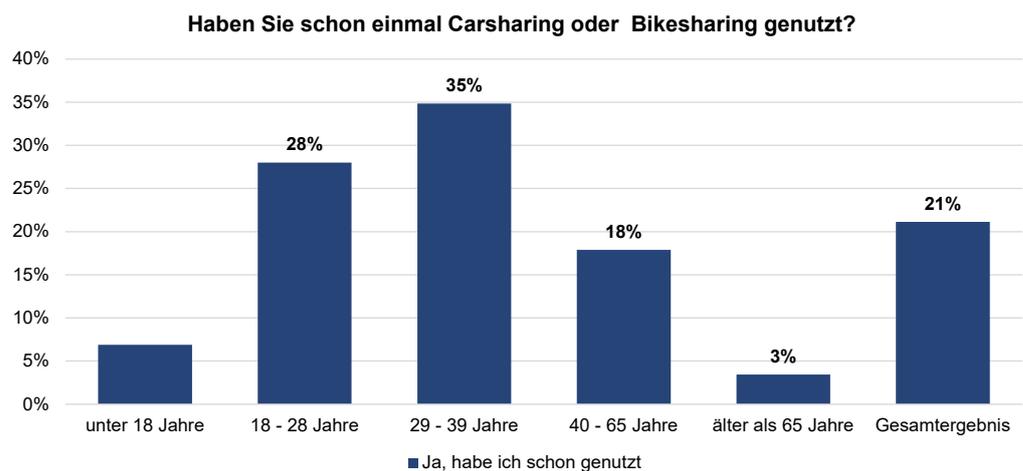


Abbildung 24: Nutzungshäufigkeit von Carsharing oder Bikesharing der Befragten

Wie waren Ihre Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing?

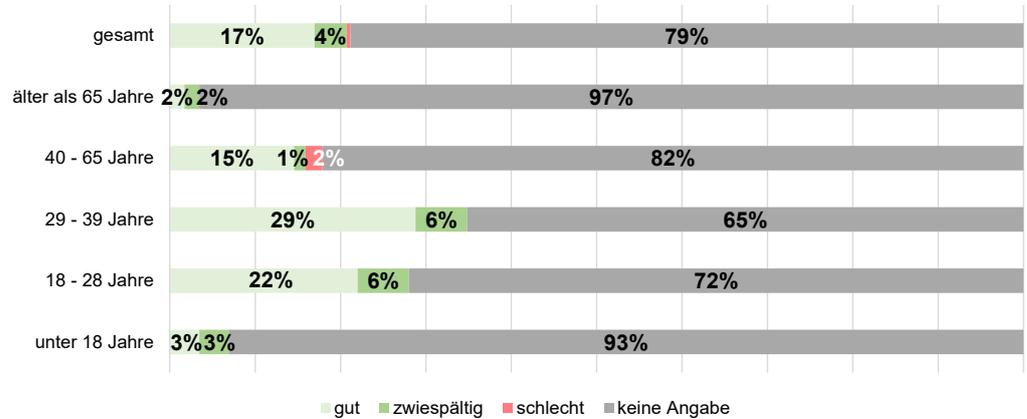


Abbildung 25: Erfahrungen der Befragten mit Car- oder Bikesharing

Falls Carsharing oder Bikesharing noch nicht genutzt: Könnten Sie sich vorstellen, zukünftig Carsharing oder Bikesharing zu nutzen?

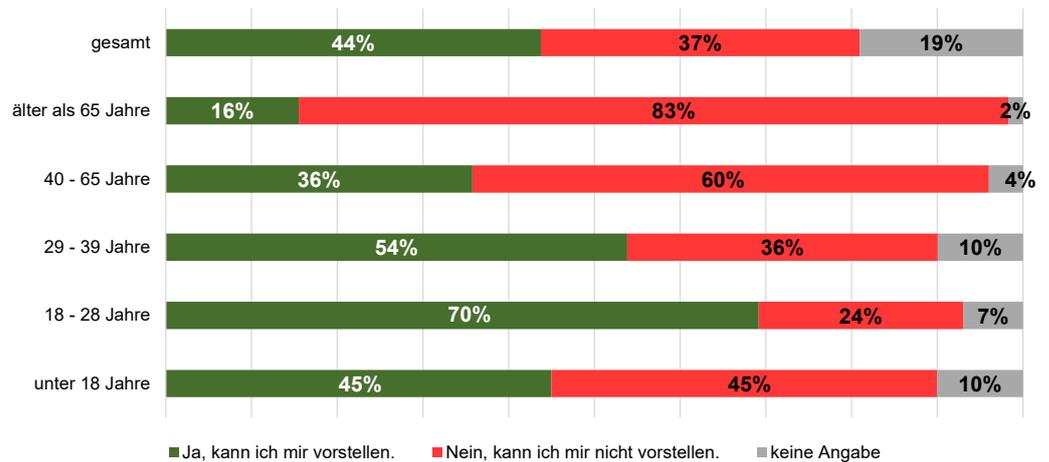


Abbildung 26: Mögliche zukünftige Nutzung der Befragten von Car- oder Bikesharing

Haben Sie schon einmal Carsharing oder Bikesharing genutzt?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	Gesamtergebnis
Ja, habe ich schon genutzt	7%	28%	35%	18%	3%	0%	21%
Nein, noch nicht genutzt	90%	69%	61%	81%	97%	2%	63%
keine Angabe	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
(Leer)	3%	3%	4%	0%	0%	98%	16%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie waren Ihre Erfahrungen mit der Car- oder Bikesharing-Nutzung?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
gut	3%	22%	29%	15%	2%	0%	17%
zwiespältig	3%	6%	6%	1%	2%	0%	4%
schlecht	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
keine Angabe	93%	72%	65%	82%	97%	100%	79%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Können Sie sich vorstellen, zukünftig Car- oder Bikesharing zu nutzen?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja, kann ich mir vorstellen	45%	70%	54%	36%	16%	0%	44%
Nein, kann ich mir nicht vorstellen	45%	24%	36%	60%	83%	2%	37%
keine Angabe	10%	7%	10%	4%	2%	98%	19%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 18: Erfahrungen mit Car- oder Bikesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen

D-8 Von Ridesharing spricht man, wenn sich Fahrgemeinschaften mit einem Privat-Pkw für einen gemeinsamen Weg bilden – auch wenn dies nur einmalig erfolgt. Die Fahrt findet auch unabhängig von der Fahrgemeinschaft statt.

Haben Sie schon einmal Ridesharing (Mitfahrt in einem fremden Auto) genutzt bzw. können sich vorstellen, selbst jemand Fremden in Ihrem Auto mitzunehmen?

Ja, habe ich genutzt. Nein, bin aber generell bereit.

Ja, habe jemand mitgenommen. Nein, kommt für mich nicht in Frage.

D-8.1 Falls ja: Zu welchem Zweck?

Arbeitsweg (Berufspendler)

Einkauf / Erledigungen

Freizeit

D-8.2 Falls ja: Wie waren Ihre Erfahrungen?

eher positiv eher negativ

D-8.3 Wenn „nein, kommt nicht in Frage“:
Nennen Sie uns bitte Ihre Gründe.

Ergebnis: Beim Thema „Ridesharing“ sind die Befragten gespalten: 28% der Befragten haben Ridesharing schon einmal praktiziert – vor allem auf Arbeitswegen – und dabei überwiegend positive Erfahrungen gesammelt. Ein Viertel der Befragten hat zwar noch keine Erfahrung, könnte sich aber vorstellen, Ridesharing zukünftig zu nutzen bzw. anzubieten, insbesondere Personen unter 40 Jahre und vorzugsweise bei der Fahrt von und zur Arbeit. Weitere 30 % der Befragten lehnen Ridesharing ab, insbesondere aufgrund der fehlenden Unabhängigkeit und Flexibilität (Vorab-Festlegung bezüglich Abfahrtsort, Abfahrtszeit und Ziel); aber auch das Thema „Sicherheit“ spielt eine Rolle.

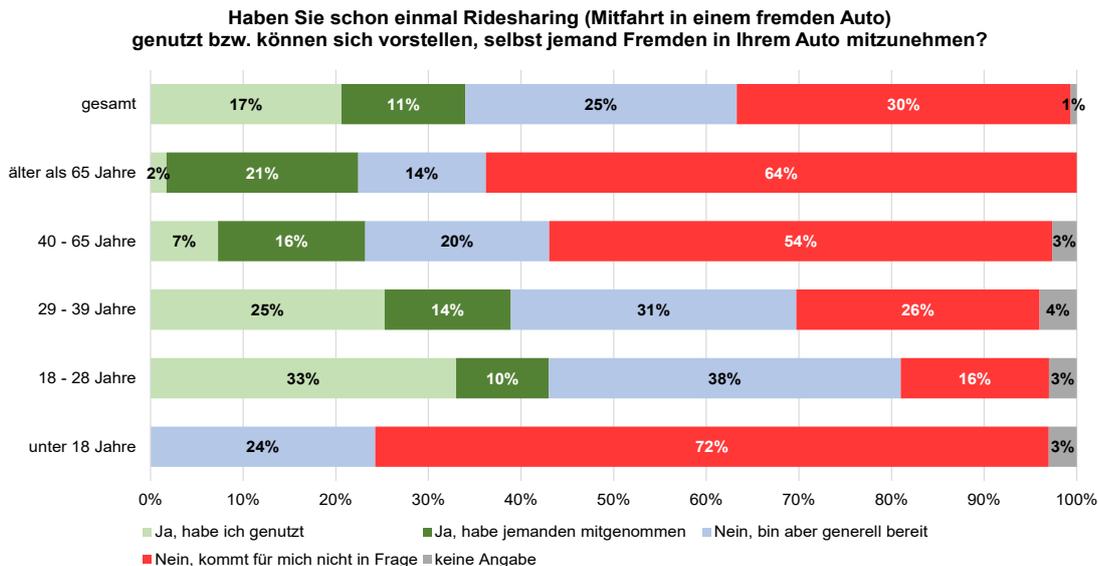


Abbildung 27: Erfahrungen mit Ridesharing und Nutzungsbereitschaft der Befragten nach Altersklassen

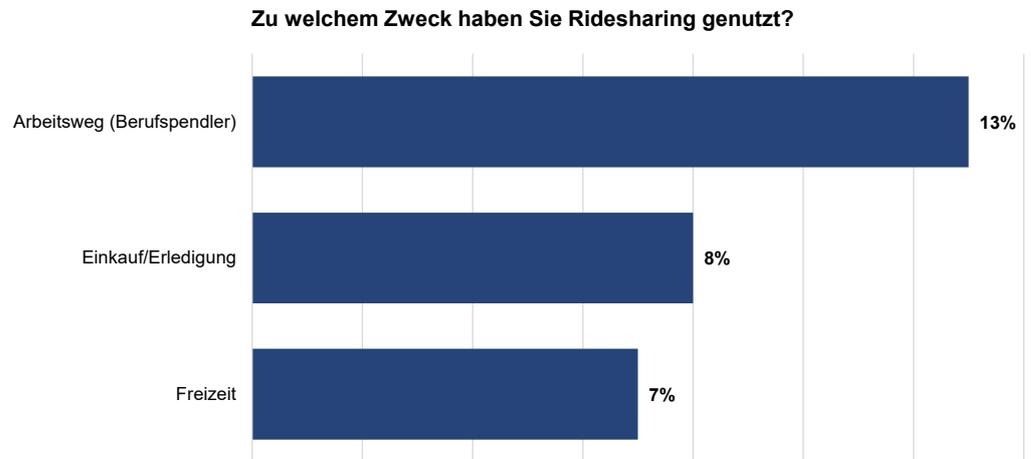


Abbildung 28: Häufigkeit der Nutzungszwecke für Ridesharing

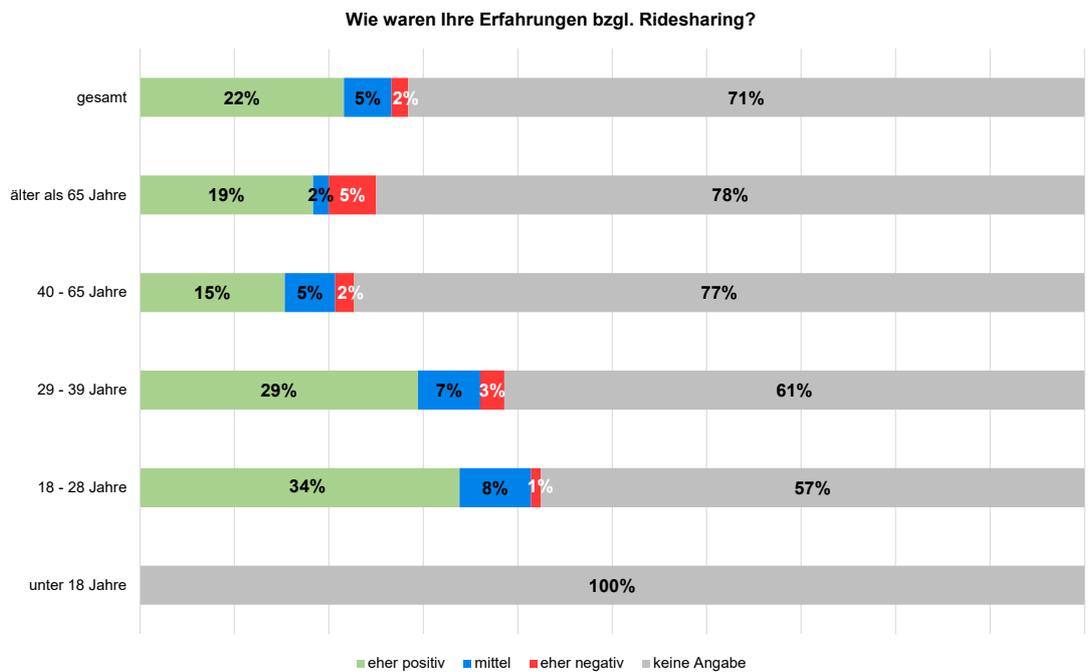


Abbildung 29: Erfahrung der Befragten mit Ridesharing

Haben Sie schon einmal Ridesharing (Mitfahrt in einem fremden Auto) genutzt bzw. können sich vorstellen, selbst jemand Fremden in Ihrem Auto mitzunehmen?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja, habe ich genutzt	0%	33%	25%	7%	2%	0%	17%
Ja, habe jemanden mitgenommen	0%	10%	14%	16%	21%	0%	11%
Nein, bin aber generell bereit	24%	38%	31%	20%	14%	0%	25%
Nein, kommt für mich nicht in Frage	72%	16%	26%	54%	64%	0%	30%
keine Angabe	3%	3%	4%	3%	0%	100%	1%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Zu welchem Zweck haben Sie schon einmal Ridesharing genutzt? > Arbeitsweg (Berufspendler)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	14%	21%	15%	7%	0%	13%
nein	0%	2%	2%	1%	0%	0%	1%
(Leer)	100%	85%	77%	84%	93%	100%	86%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Zu welchem Zweck haben Sie schon einmal Ridesharing genutzt? > Einkauf/Erledigung	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	9%	9%	9%	12%	0%	8%
nein	0%	0%	2%	2%	5%	0%	1%
(Leer)	100%	91%	89%	89%	83%	100%	91%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Zu welchem Zweck haben Sie schon einmal Ridesharing genutzt? > Freizeit	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
ja	0%	8%	8%	9%	12%	0%	7%
nein	0%	1%	3%	2%	5%	0%	2%
(Leer)	100%	91%	89%	89%	83%	100%	91%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie waren Ihre Erfahrungen mit Ridesharing?	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
eher positiv	0%	34%	29%	15%	19%	0%	22%
mittel	0%	8%	7%	5%	2%	0%	5%
eher negativ	0%	1%	3%	2%	5%	0%	2%
keine Angabe	100%	57%	61%	77%	78%	100%	71%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 19: Nutzung, Nutzungszweck und Erfahrungen der Befragten mit Ridesharing nach Altersklassen

E-1 Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde?

- besserer Verkehrsfluss im Straßenverkehr
- weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe)
- weniger Verkehrsflächen für den Straßenverkehr
- mehr Informationen zum Thema Mobilität
- mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote
- preiswerte Mobilität
- mehr gegenseitige Rücksichtnahme
- Sonstiges:

Ergebnis: Mit Blick auf die ihre Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde wünschen sich die Befragten vor allem mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer (58 %), weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen (50 %) und mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote (45 %).

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde?

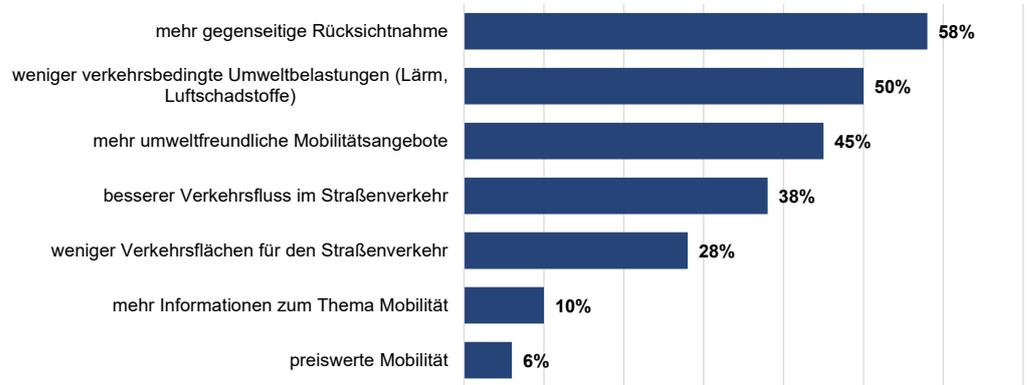


Abbildung 30: Wünsche und Erwartungen an die zukünftige Mobilität in Eberswalde

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > besserer Verkehrsfluss im Straßenverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	28%	32%	45%	62%	50%	0%	38%
Nein	69%	7%	11%	10%	31%	0%	12%
(Leer)	3%	62%	43%	28%	19%	100%	50%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? >weniger verkehrsbedingte Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe)	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	55%	63%	61%	48%	53%	0%	50%
Nein	41%	4%	7%	7%	16%	0%	7%
(Leer)	3%	34%	32%	46%	31%	100%	43%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? >weniger Verkehrsflächen für den Straßenverkehr	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	14%	41%	43%	21%	16%	0%	28%
Nein	79%	8%	12%	28%	28%	0%	13%
(Leer)	7%	52%	45%	69%	57%	100%	59%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > mehr Informationen zum Thema Mobilität	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	24%	11%	11%	11%	12%	0%	10%
Nein	69%	7%	15%	11%	31%	0%	13%
(Leer)	7%	83%	74%	79%	57%	100%	77%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > mehr umweltfreundliche Mobilitätsangebote	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	41%	68%	54%	40%	28%	0%	45%
Nein	55%	5%	10%	8%	28%	0%	10%
(Leer)	3%	27%	36%	52%	45%	100%	45%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > preiswerte Mobilität	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	34%	47%	39%	38%	40%	0%	36%
Nein	62%	8%	11%	9%	24%	0%	11%
(Leer)	3%	46%	50%	52%	36%	100%	53%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Welche allgemeinen Wünsche und Erwartungen haben Sie an die künftige Mobilität in der Stadt Eberswalde? > mehr gegenseitige Rücksichtnahme	unter 18 Jahre	18 - 28 Jahre	29 - 39 Jahre	40 - 65 Jahre	älter als 65 Jahre	keine Angabe	gesamt
Ja	52%	63%	69%	68%	78%	0%	58%
Nein	41%	5%	8%	5%	16%	0%	7%
(Leer)	7%	33%	23%	26%	7%	100%	35%
Gesamtergebnis	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 20: Wünsche und Erwartungen der Befragten an die zukünftige Mobilität in Eberswalde nach Altersklassen

2 Mitarbeiterbefragung

2.1 Ziel der Mitarbeiterbefragung

Eberswalde ist mit rd. 21.800 Beschäftigten in produzierenden Betrieben, Dienstleistungsunternehmen und (öffentlichen) Verwaltungen einer der wichtigsten Arbeitsplatzstandorte im nordöstlichen Brandenburg. Dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) kommt somit eine herausragende Bedeutung für eine umweltfreundliche Abwicklung von Pendlerwegen und Dienstfahrten zu. Bislang gab es diesbezüglich bei Eberswalder Arbeitgebern – wenn überhaupt – nur erste Ansätze.

Mit der Mitarbeiterbefragung sollte der Mobilitätsbedarf in Bezug auf die Berufswege sowie die Anforderungen an entsprechende Verkehrsangebote ermittelt werden, um hierauf aufbauend bedarfsgerechte BMM-Maßnahmen entwickeln zu können, die den Arbeitnehmern schnelle, preiswerte und umweltfreundliche Alternativen zur Nutzung des (eigenen) Pkw bieten.

2.2 Eckdaten der Mitarbeiterbefragung

Um im Mobilitätsplan Eberswalde 2030+ zielgerichtete Vorschläge zu Maßnahmen für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeiten zu können, wurde im Zeitraum 11.11. bis 13.12.2019 eine Mitarbeiterbefragung in sechs Eberswalder Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen durchgeführt:

- GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH
- HNEE – Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
- Kreisverwaltung des Landkreises Barnim
- Stadtverwaltung Eberswalde
- Landesbetrieb Straßenwesen, Dienststätte Eberswalde
- Wiese Backwaren GbR – Standort Eberswalde und Standort Britz

An der Befragung nahmen insgesamt 517 Beschäftigte teil.

2.3 Zusammenfassung der Mitarbeiterbefragung

Die Teilnahme von 517 Personen an der Mitarbeiterbefragung zeugt von der hohen Bedeutung der Pendlermobilität für die Beschäftigten und ihrem Interesse daran, mithilfe eines intelligenten Mobilitätsmanagements arbeitsbezogene Mobilität umweltverträglicher und gesundheitsfördernder organisieren zu können.

Vollzeit-Beschäftigte überwiegen (75 %). Teilzeit-Beschäftigte haben meist sehr unterschiedliche Arbeitszeitmodelle. Über die Hälfte der Befragten (60 %) der Befragten beginnen mit der Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr und beenden ihre Arbeit zwischen 14 und 18 Uhr (77%). Drei Viertel der Befragten wohnen in Eberswalde oder in den Umlandgemeinden. Damit ist eine große Überlappung von Pendlerzeiten und Pendlerrelationen gegeben, was ein großes Potenzial für Pendlernetzwerke und ÖPNV-Angebote darstellt.

Rund zwei Drittel der Befragten steht ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung. Allerdings nutzen nur ein Drittel den Pkw für den Arbeitsweg (als Selbst- oder Mitfahrer) häufig bis täglich. Pkw-Mitfahrer sind kaum vertreten und dann auch nur gelegentlich. Eine große Bedeutung für Arbeitswege in Eberswalde hat Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr): Ein Drittel der Befragten geht häufig bis täglich zu Fuß oder fährt mit dem Rad, ein Viertel nutzt den ÖPNV häufig bis täglich, vor allem aus Umweltschutzgründen.

Mitarbeiter, die den ÖPNV zur Fahrt zum Arbeitsplatz nutzen, empfinden das Angebot mehrheitlich befriedigend bis sehr gut. Umgekehrt bedeutet dies: Wer den ÖPNV als unbefriedigend oder schlecht empfindet und Mobilitätsalternativen hat, nutzt diese auch, was ein Grund für den geringen Anteil der ÖPNV-Nutzer unter den Berufspendlern sein kann. Verbesserungspotenziale zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen sehen die Befragungsteilnehmer vor allem in mehr Fahrtmöglichkeiten, günstigeren Fahrpreisen sowie in besseren Anschlüssen (kürzeres Umsteigen).

Die Erreichbarkeit der Unternehmen mit dem Rad wird überwiegend als gut bzw. sehr gut bewertet. Allerdings wird in den Betrieben nicht oder kaum über die Möglichkeiten informiert werden, wie der Arbeitsplatz mit dem Fahrrad/E-Bike zu erreichen ist. Ein Viertel der Befragten schätzt sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände als besonders wichtige Maßnahme ein, um den Anteil an Fahrradnutzern unter den Beschäftigten zu erhöhen. Als weitere Maßnahmen werden Umkleide- und Duschräume sowie finanzielle Anreize gesehen.

Trotz der günstigen Voraussetzungen (s. o.) werden Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke bislang kaum in Anspruch genommen (14 %). Dabei ist die Akzeptanz für solche Angebote vorhanden, und zwar sowohl als Fahrtanbieter wie auch als Mitfahrer. Jeweils ein Drittel der Befragungsteilnehmer kann sich vorstellen, Fahrten im Rahmen Pendlernetzwerken anzubieten oder solche Fahrtangebote in Anspruch zu nehmen. Voraussetzung hierfür wäre jedoch, dass entsprechende Vernetzungsplattformen im betriebseigenen Internet angeboten werden (25 % der Befragten). Auch eine Fahrer-/Mitfahrerbewertung sowie garantierte Stellplätze für Ridesharing-Anbieter (jeweils (25 % der Befragten) werden als Baustein angesehen.

2.4 Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung im Detail

2.4.1 Teil A – Angaben zur Person

Frage 1 In welchem Unternehmen bzw. Betriebsstandort sind Sie beschäftigt?

- Stadtverwaltung Eberswalde
- Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde – HNEE
- Kreisverwaltung des Landkreises Barnim
- Landesbetrieb Straßenwesen, Dienststätte Eberswalde
- Wiese Backwaren GbR – Standort Eberswalde
- Wiese Backwaren GbR – Standort Britz

Ergebnis: Mehr als drei Viertel der Befragten (77 %) sind entweder Mitarbeiter bzw. Studierende der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde HNEE (43 %) oder Mitarbeiter der Kreisverwaltung des Landkreises Barnim (34 %).

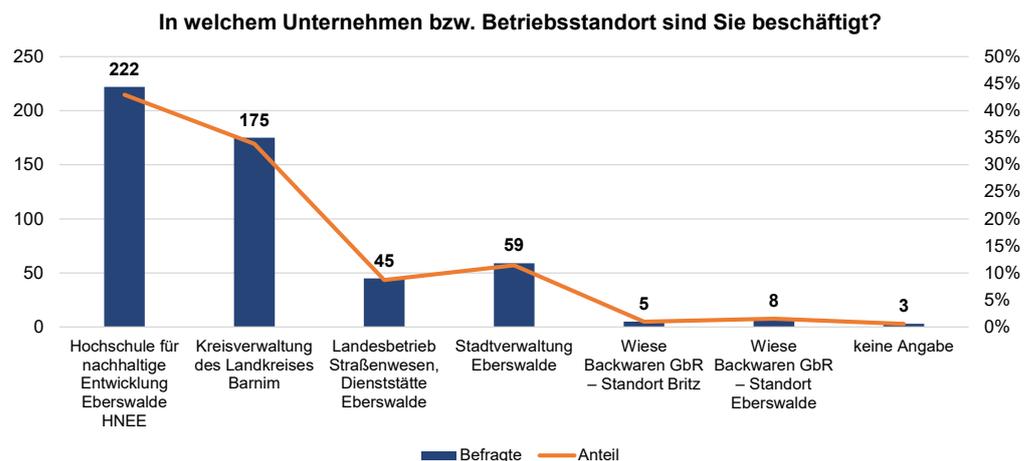


Abbildung 31: Befragungsteilnehmer nach Unternehmen

In welchem Unternehmen bzw. Betriebsstandort sind Sie beschäftigt?	Befragte	Anteil
Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde HNEE	222	43%
Kreisverwaltung des Landkreises Barnim	175	34%
Landesbetrieb Straßenwesen, Dienststätte Eberswalde	45	9%
Stadtverwaltung Eberswalde	59	11%
Wiese Backwaren GbR – Standort Britz	5	1%
Wiese Backwaren GbR – Standort Eberswalde	8	2%
keine Angabe	3	1%
Gesamt	517	100%

Tabelle 21: Befragungsteilnehmer nach Unternehmen

Frage 2 Sind Sie als Arbeiter/Angestellter oder als Auszubildender in Ihrem Unternehmen beschäftigt?

Arbeiter/Angestellter

Auszubildender

Ergebnis: Rund ein Viertel der Befragten zählt zu den Auszubildenden (23 %), die übrigen sind als Arbeiter oder Angestellte tätig.

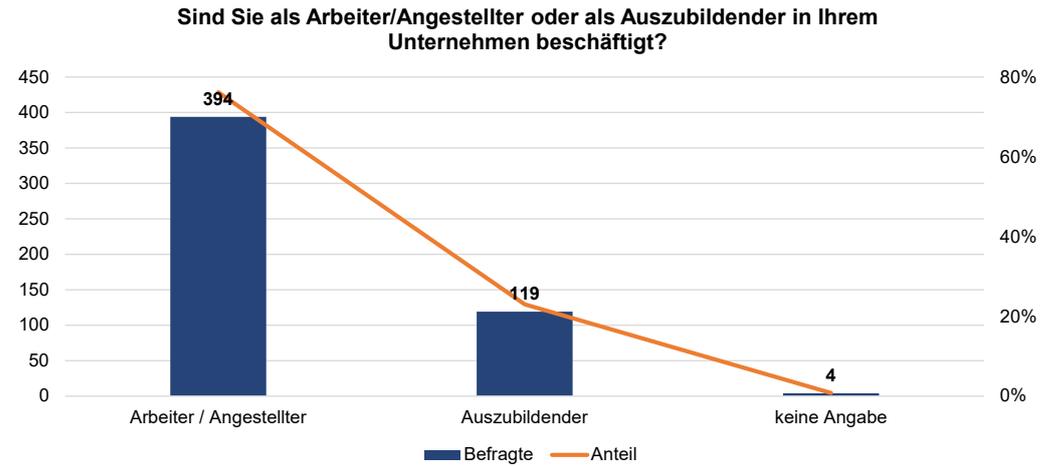


Abbildung 32: Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern

Sind Sie als Arbeiter/Angestellter oder als Auszubildender in Ihrem Unternehmen beschäftigt?	Befragte	Anteil
Arbeiter / Angestellter	394	76%
Auszubildender	119	23%
keine Angabe	4	1%
Gesamt	517	100%

Tabelle 22: Anteil der Auszubildenden an den Befragungsteilnehmern

Frage 3 Welches Arbeitszeitmodell haben Sie?

Vollzeit

Teilzeit - vormittags

Teilzeit - nachmittags

Schichtarbeit

Sonstiges (bitte angeben):

Ergebnis: Drei Viertel der Befragten arbeiten in Vollzeit (75 %). Mehr als 11 % sind in Teilzeitbeschäftigte, die abwechselnd vormittags und/oder nachmittags in Teilzeit arbeiten oder aber nur 30 bis 36 Wochenstunden arbeiten. 1% der Befragten arbeitet in Schichtarbeit. Einige der Befragten Personen sind z. B. auch als (Werk-) Student angestellt.

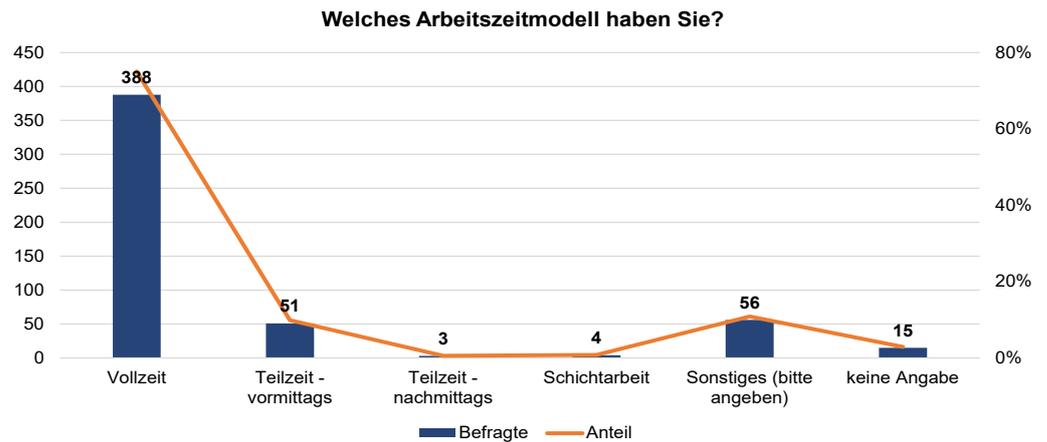


Abbildung 33: Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer

Welches Arbeitsmodell haben Sie?	Befragte	Anteil
Vollzeit	388	75%
Teilzeit - vormittags	51	10%
Teilzeit - nachmittags	3	1%
Schichtarbeit	4	1%
Sonstiges (bitte angeben)	56	11%
keine Angabe	15	3%
Gesamt	517	100%

Tabelle 23: Verteilung der Arbeitszeitmodelle auf die Befragungsteilnehmer

Frage 4 Wann beginnen Sie Ihren Weg zur Arbeit in der Regel?

- Vor 6 Uhr
- 6 - 8 Uhr
- 8 - 10 Uhr
- 10 - 12 Uhr
- 12 - 14 Uhr
- Nach 14 Uhr

Ergebnis: 60 % der Befragten beginnen mit der Arbeit zwischen 6 und 8 Uhr morgens. Vor 6 Uhr beginnen 16 % und nach 8 Uhr sind es 19 %.

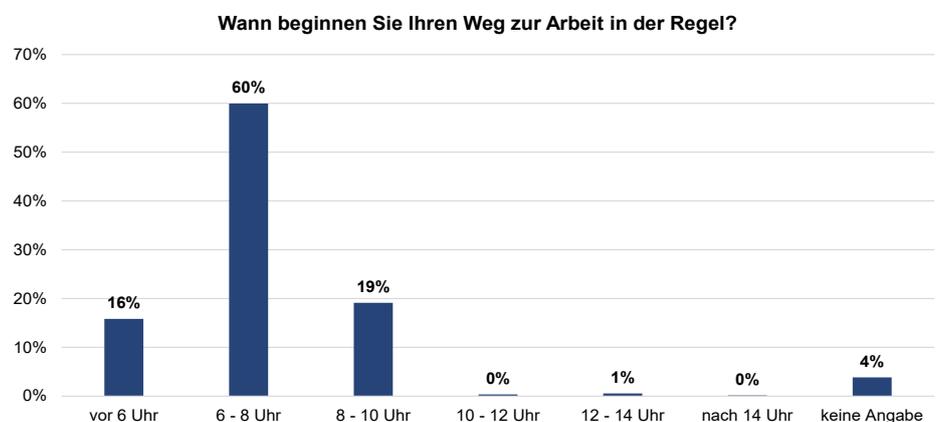


Abbildung 34: Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern

Wann beginnen Sie Ihren Weg zur Arbeit in der Regel?	Befragte	Anteil
vor 6 Uhr	82	16%
6 - 8 Uhr	310	60%
8 - 10 Uhr	99	19%
10 - 12 Uhr	2	0%
12 - 14 Uhr	3	1%
nach 14 Uhr	1	0%
keine Angabe	20	4%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 24: Verteilung des Arbeitsbeginns bei den Befragungsteilnehmern

Frage 5 Wann beenden Sie Ihren Weg zur Arbeit in der Regel?

Vor 8 Uhr

8 - 12 Uhr

12 - 14 Uhr

14 - 18 Uhr

16 - 18 Uhr

Nach 18 Uhr

Ergebnis: 77 % der Befragten beendet die Arbeit zwischen 14 und 18 Uhr, jeweils zur Hälfte zwischen 14 und 16 Uhr und zwischen 16 und 18 Uhr. Lediglich jeweils 4 % der Befragten beenden ihre Arbeit bereits zwischen 12 und 14 Uhr oder nach 18 Uhr.

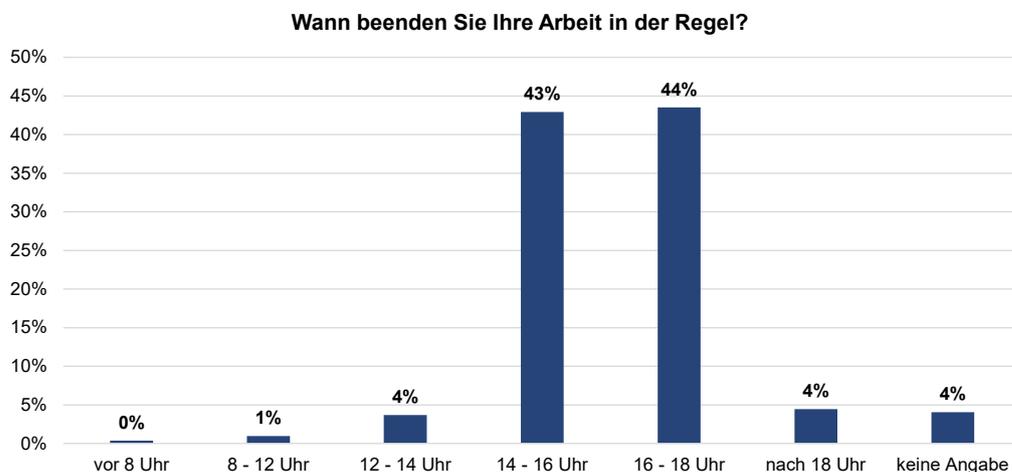


Abbildung 35: Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern

Wann beenden Sie Ihre Arbeit in der Regel?	Befragte	Anteil
vor 8 Uhr	2	0%
8 - 12 Uhr	5	1%
12 - 14 Uhr	19	4%
14 - 16 Uhr	222	43%
16 - 18 Uhr	225	44%
nach 18 Uhr	23	4%
keine Angabe	21	4%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 25: Verteilung des Arbeitsendes bei den Befragungsteilnehmern

Frage 23 Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

- Unter 18 Jahre
- 18 - 35 Jahre
- 36 - 50 Jahre
- 51 - 65 Jahre
- Über 65 Jahre
- Keine Angabe

Ergebnis: 40 % der Befragten sind zwischen 18 und 35 Jahre alt, 27 % zählen zur Altersklasse 36 bis 50 Jahre und 24 % zur Altersklasse 51 bis 65 Jahre. Beschäftigte unter 18 Jahre (0 %) und über 65 Jahre (1 %) sind in der Umfrage praktisch nicht vertreten.

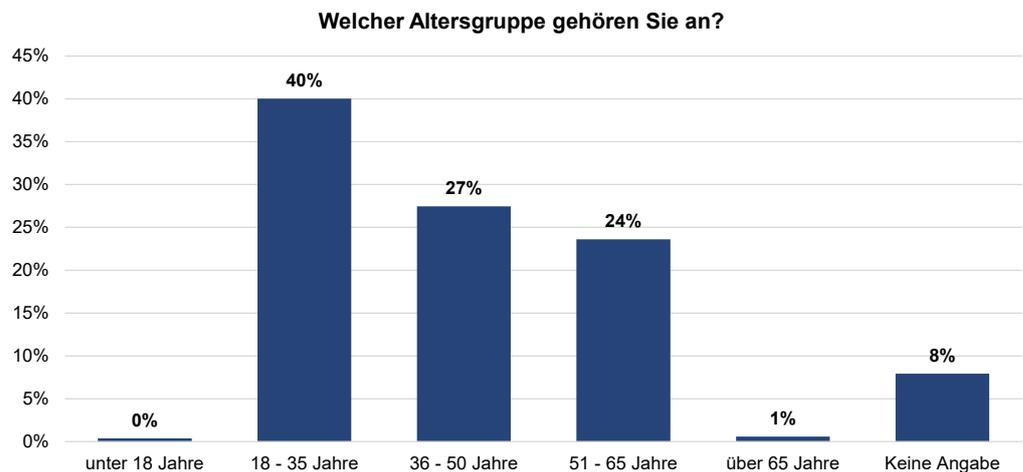


Abbildung 36: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer

Welcher Altersgruppe gehören Sie an?	Befragte	Anteil
unter 18 Jahre	2	0%
18 - 35 Jahre	207	40%
36 - 50 Jahre	142	27%
51 - 65 Jahre	122	24%
über 65 Jahre	3	1%
Keine Angabe	41	8%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 26: Altersverteilung der Befragungsteilnehmer

Frage 24 Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

männlich

weiblich

divers

Ergebnis: 60 % der befragten Mitarbeiter sind männlich und 30 % sind weiblich. Auf divers fallen 2% und 8 % machten keine Angabe zum Geschlecht.

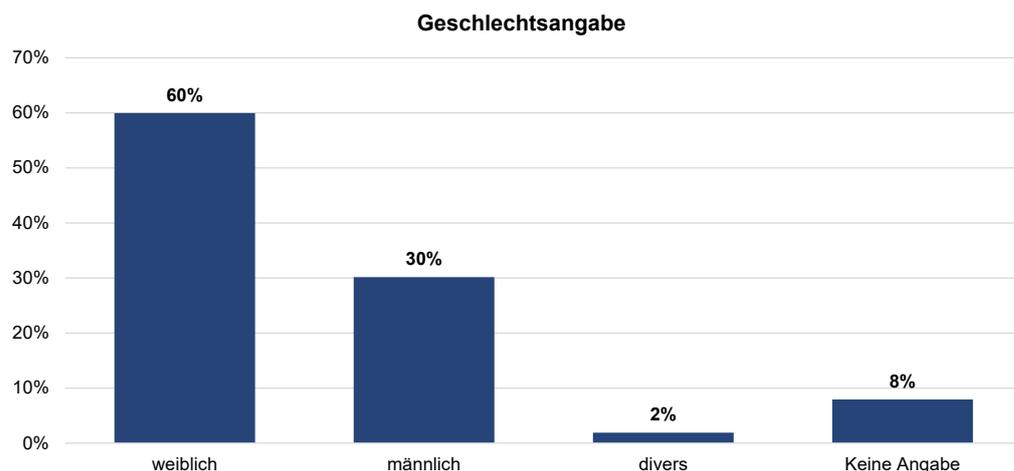


Abbildung 37: Geschlechter der Befragungsteilnehmer

Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an	Befragte	Anteil
weiblich	310	60%
männlich	156	30%
divers	10	2%
Keine Angabe	41	8%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 27: Geschlecht der Befragungsteilnehmer

Frage 25 Bitte nennen Sie uns abschließend Ihre Postleitzahl (5-stellig) und Ihren Wohnort.

Ergebnis: 49 % der Befragten wohnen in Eberswalde, weitere 26 % wohnen in Umlandgemeinden.

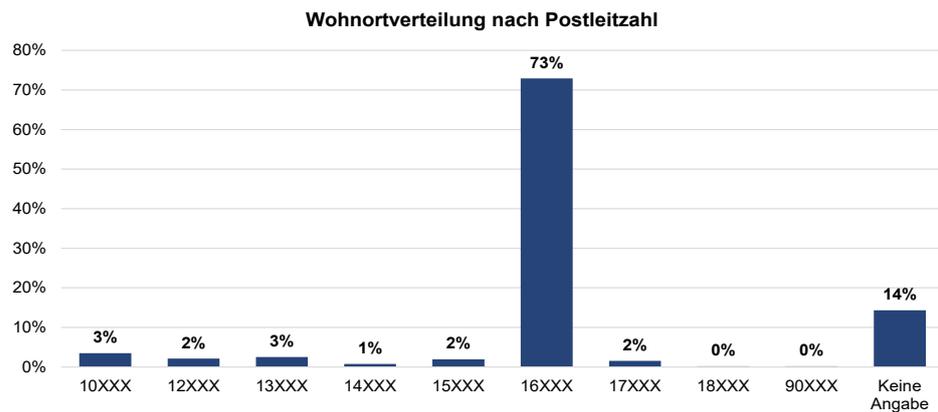


Abbildung 38: Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten

Bitte nennen Sie uns abschließend Ihre Postleitzahl und Ihren Wohnort.	Befragte	Anteil
10XXX	18	3%
12XXX	11	2%
13XXX	13	3%
14XXX	4	1%
15XXX	10	2%
16XXX	377	73%
17XXX	8	2%
18XXX	1	0%
90XXX	1	0%
Keine Angabe	74	14%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 28: Wohnortverteilung der Befragungsteilnehmer nach Postleitzahlgebieten

2.4.2 Teil B – Angaben zur Verfügbarkeit von Führerschein und Pkw

Frage 6 **Besitzen Sie einen Führerschein?**

Ja, besitze ich

Nein, besitze ich nicht

Ergebnis: Fast alle Befragungsteilnehmer (89%) haben einen Führerschein.

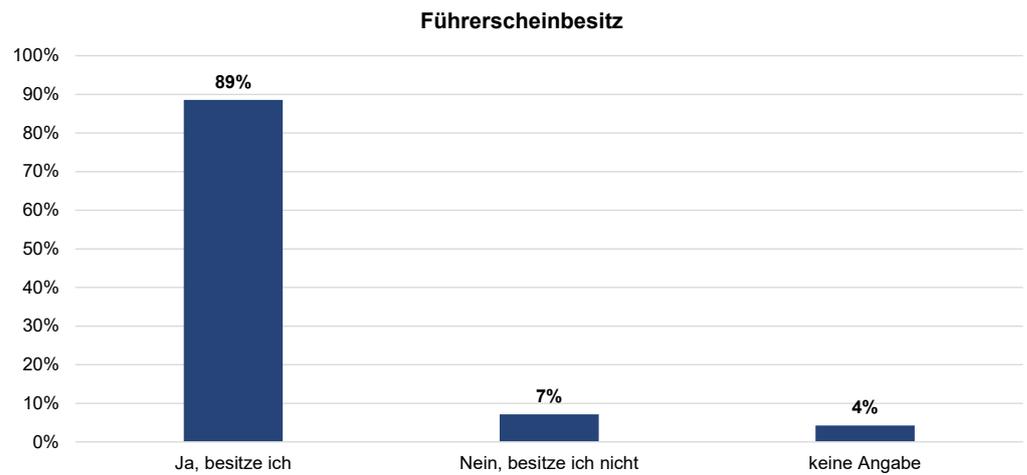


Abbildung 39: Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer

Besitzen Sie einen Führerschein?	Befragte	Anteil
Ja, besitze ich	458	89%
Nein, besitze ich nicht	37	7%
keine Angabe	22	4%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 29: Führerscheinbesitz der Befragungsteilnehmer

Frage 7 Steht Ihnen ein Pkw für die Fahrt zur Arbeit zur Verfügung?

Ja

Nein

Ergebnis: Rund zwei Drittel der Befragungsteilnehmern steht ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung.

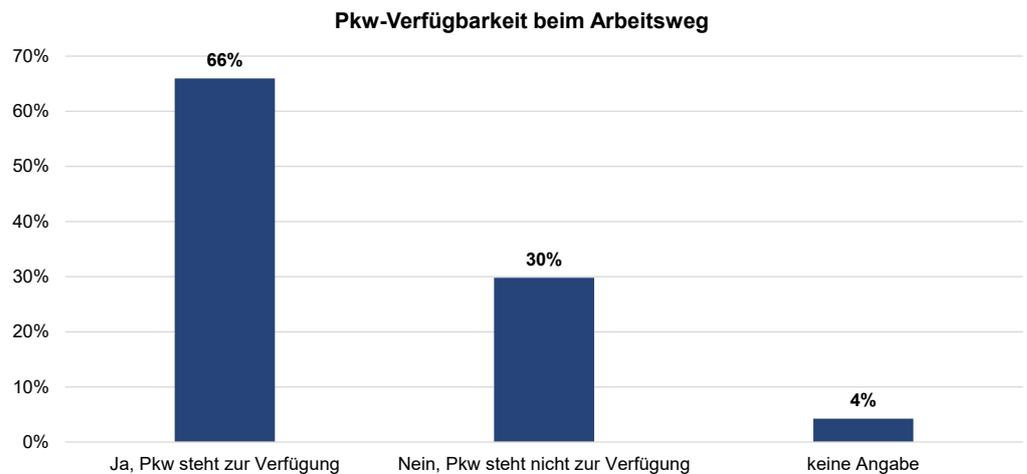


Abbildung 40: Pkw-Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer

Steht Ihnen ein Pkw für die Fahrt zur Arbeit zur Verfügung?	Befragte	Anteil
Ja, Pkw steht zur Verfügung	341	66%
Nein, Pkw steht nicht zur Verfügung	154	30%
keine Angabe	22	4%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 30: Verfügbarkeit der Befragungsteilnehmer

2.4.3 Teil C – Angaben zum Mobilitätsverhalten

Frage 8 Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für die
Frage 9 Fahrt zur Arbeit? (Mehrfachnennungen sind möglich.)
Frage 10
Frage 13
Frage 14

	zu Fuß	Fahrrad/ E-Bike	ÖPNV	Pkw	Pkw als Mitfahrer
Täglich	<input type="checkbox"/>				
ein- bis mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/>				
gelegentlich	<input type="checkbox"/>				
nie	<input type="checkbox"/>				

Ergebnis: Ein Drittel der Befragten geht häufig bis täglich zu Fuß zur Arbeit oder fährt mit dem Fahrrad (vergleichsweise hoher Wert für eine Mittelstadt!), fast die Hälfte nutzt diese Verkehrsmittel jedoch nie für den Arbeitsweg. Ein Viertel der Befragten nutzt den ÖPNV häufig bis täglich, die Hälfte nutzt den ÖPNV nie für den Arbeitsweg. Nur ein Drittel der Befragten nutzt den Pkw häufig bis täglich (als Selbst- oder Mitfahrer). Pkw-Mitfahrer sind kaum vertreten und dann auch nur gelegentlich.

Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl beim Arbeitsweg

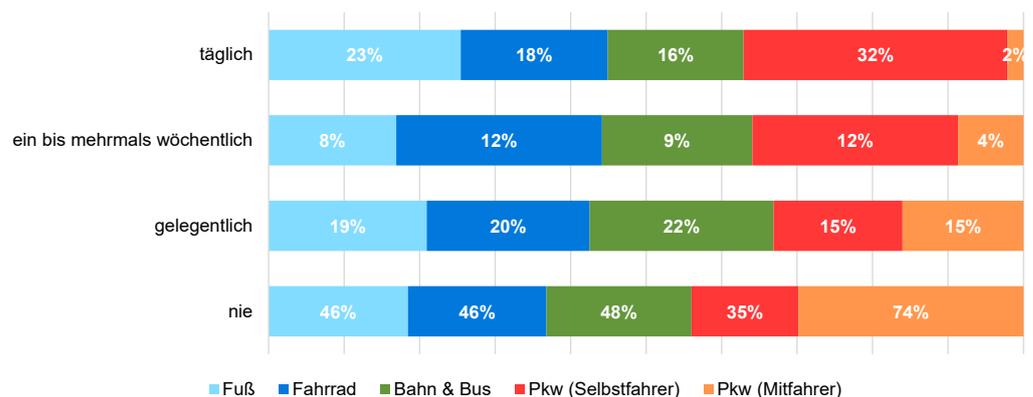


Abbildung 41: Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg

Nachfolgend möchten wir wissen, wie häufig Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen? Bewerten Sie hier: zu Fuß gehen	Befragte	Anteil
täglich	120	23%
ein- bis mehrmals wöchentlich	39	8%
gelegentlich	98	19%
nie	238	46%
keine Angabe	22	4%
Ergebnis	517	100%

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Fahrrad	Befragte	Anteil
täglich	92	18%
ein- bis mehrmals wöchentlich	63	12%
gelegentlich	101	20%
nie	237	46%
keine Angabe	24	5%
Ergebnis	517	100%

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Bahn & Bus	Befragte	Anteil
täglich	85	16%
ein- bis mehrmals wöchentlich	46	9%
gelegentlich	114	22%
nie	248	48%
keine Angabe	24	5%
Ergebnis	517	100%

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Pkw (Selbstfahrer)	Befragte	Anteil
täglich	165	32%
ein- bis mehrmals wöchentlich	63	12%
gelegentlich	80	15%
nie	183	35%
keine Angabe	26	5%
Ergebnis	517	100%

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Arbeitsweg? Bewerten Sie hier: Pkw (Mitfahrer)	Befragte	Anteil
täglich	10	2%
ein- bis mehrmals wöchentlich	20	4%
gelegentlich	75	15%
nie	385	74%
keine Angabe	27	5%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 31: Genutzte Verkehrsmittel der Befragungsteilnehmer für den Arbeitsweg

Frage 11 Welches sind für Sie die wichtigsten Gründe, Bus oder Bahn für den Weg zur Arbeit zu nutzen? (Es können maximal 4 Gründe angegeben werden.)

- nahegelegene Haltestelle oder Bahnhof
- gutes Fahrtenangebot
- Schnelligkeit/Zeitvorteil
- Kosten
- Pünktlichkeit / Verlässlichkeit
- Sicherheit
- Komfort
- Umweltschutz
- fehlende Alternative
- Sonstiges (bitte angeben)

Ergebnis: Bei ÖPNV-Pendlern sind die wichtigsten Gründe für die Nutzung des ÖPNV der Umweltschutz (17 %), eine nahegelegene Haltestelle/Bahnhof (12 %) und die Schnelligkeit/Zeitvorteil (11 %). Pünktlichkeit/Verlässlichkeit und Sicherheit haben dagegen nur eine geringe Bedeutung (2 % bzw. 1 %).

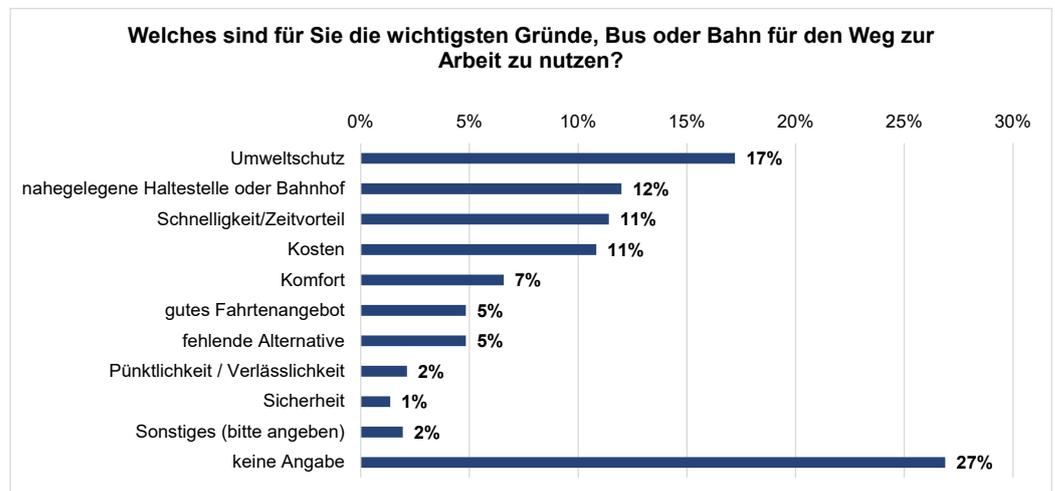


Abbildung 42: Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg

Welches sind für Sie die wichtigsten Gründe, Bus oder Bahn für den Weg zur Arbeit zu nutzen?	Befragte	Anteil
Umweltschutz	89	17%
nahegelegene Haltestelle oder Bahnhof	62	12%
Schnelligkeit/Zeitvorteil	59	11%
Kosten	56	11%
Komfort	34	7%
gutes Fahrtenangebot	25	5%
fehlende Alternative	25	5%
Pünktlichkeit / Verlässlichkeit	11	2%
Sicherheit	7	1%
Sonstiges (bitte angeben)	10	2%
keine Angabe	139	27%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 32: Genutzte Gründe der ÖPNV-Nutzung für den Arbeitsweg

2.4.4 Teil D – Bewertung der Mobilitätssituation im Unternehmen

Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot

Frage 12 Wie zufrieden sind Sie mit dem jetzigen Bus- und Bahnangebot?
(Bitte wählen Sie eine Schulnote von 1 bis 6 aus.)

1

2

3

4

5

6

Ergebnis: 7 % der Befragten finden das ÖPNV-Angebot an ihrem Arbeitsplatz als sehr gut bzw. gut ein (Schulnoten 1 und 2). 4 % der Befragten geben dem ÖPNV hingegen ein schlechtes bzw. sehr schlechtes Zeugnis (Schulnoten 5 und 6). Insgesamt 15 % der Befragten sind mit dem ÖPNV befriedigend oder ausreichend bedient. Drei Viertel der Befragten die Frage nicht beantwortet.

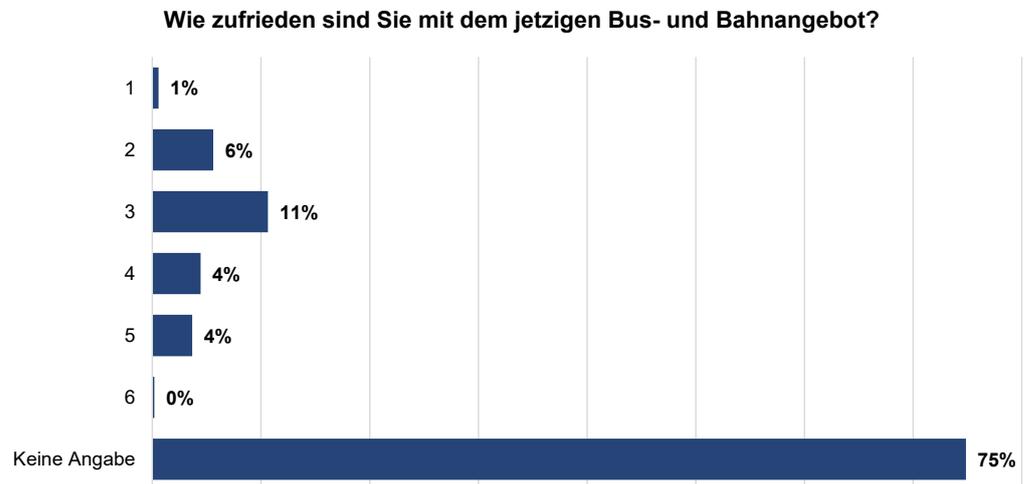


Abbildung 43: Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer

Wie zufrieden sind Sie mit dem jetzigen Bus- und Bahnangebot?	Befragte	Anteil
1	3	1%
2	29	6%
3	55	11%
4	23	4%
5	19	4%
6	1	0%
Keine Angabe	387	75%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 33: Bewertung ÖPNV-Angebots am Arbeitsplatz durch die Befragungsteilnehmer

Frage 15 Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit Sie den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit häufiger nutzen? (Es können maximal 4 Gründe angegeben werden.)

- nahegelegene Haltestelle oder Bahnhof
- gutes Fahrtenangebot
- Schnelligkeit/Zeitvorteil
- Kosten
- Pünktlichkeit / Verlässlichkeit
- Sicherheit
- Komfort
- Umweltschutz
- fehlende Alternative
- Sonstiges (bitte angeben)

Ergebnis: Als Voraussetzung für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg nennen die Befragungsteilnehmer vor allem mehr Fahrtmöglichkeiten (17 %), günstigere Fahrpreise und attraktive Tarifangebote/Jobticket (jeweils 10%) und bessere Anschlüsse/kürzeres Umsteigen (10 %). Bessere Fahrplaninformation und mehr Komfort und Sauberkeit spielen eine eher untergeordnete Rolle (je 3 %).

Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit Sie den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit häufiger nutzen?



Abbildung 44: Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen

Welche Voraussetzungen müssten erfüllt sein, damit Sie den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeit häufiger nutzen?	Befragte	Anteil
mehr Fahrtmöglichkeiten	206	17%
günstigere Fahrpreise	125	10%
attraktivere Tarifangebote / Jobticket	125	10%
bessere Anschlüsse / kürzeres Umsteigen	118	10%
schnelle Verbindungen	103	9%
keines davon - häufigere ÖPNV-Nutzung kommt für mich nicht in Frage	101	8%
höhere Pünktlichkeit	98	8%
mehr Direktfahrten	96	8%
längere Betriebszeiten	71	6%
bessere Fahrplaninformation	35	3%
mehr Komfort und Sauberkeit	32	3%
Sonstiges (bitte angeben)	84	7%
Ergebnis	1194	100%

Tabelle 34: Voraussetzungen für eine (häufigere) ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit mit Fahrrad/E-Bike

Frage 16 Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike?
(Bitte wählen Sie eine Schulnote von 1 bis 6 aus.)

1

2

3

4

5

6

Keine Angabe – kann ich nicht beurteilen

Ergebnis: Die Erreichbarkeit der Unternehmen mit Fahrrad oder E-Bike wird als überwiegend als gut bzw. sehr gut bewertet (47%).

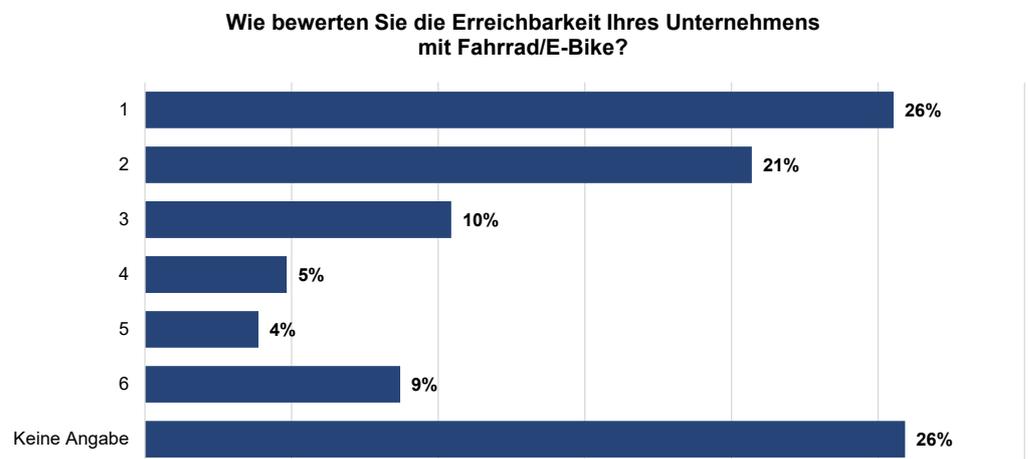


Abbildung 45: Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer

Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit Ihres Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike?	Befragte	Anteil
1	132	26%
2	107	21%
3	54	10%
4	25	5%
5	20	4%
6	45	9%
Keine Angabe	134	26%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 35: Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmens mit Fahrrad/E-Bike durch die Befragungsteilnehmer

Frage 17 In welcher Form wird über die Möglichkeiten informiert, Ihr Unternehmen per Fahrrad bzw. E-Bike zu erreichen? *(Mehrfachnennungen sind möglich.)*

- Gar nicht
- Aushang einer Radwegenetzkarte
- Auslage von Info-Materialien
- Informationsveranstaltungen
- regelmäßige Information in unternehmensinternen Medien (z.B. Intranet, MA-Zeitschrift; Kunden/Besucher: Internet, Kundenzeitschrift)
- Sonstiges (bitte angeben):

Ergebnis: 72% der Befragten gaben an, dass in ihrem Unternehmen nicht über die Möglichkeiten informiert werden, wie der Arbeitsplatz mit dem Fahrrad/E-Bike zu erreichen ist. Nur wenige Befragten (12 %) gaben an, dass durch die Auslage von Informationen bzw. Radwegenetzkarten, über unternehmensinterne Medien oder auf Informationsveranstaltungen über die Erreichbarkeit des Unternehmens mit dem Fahrrad/E-Bike hingewiesen wird.

In welcher Form wird über die Möglichkeiten informiert, Ihr Unternehmen per Fahrrad/E-Bike zu erreichen?

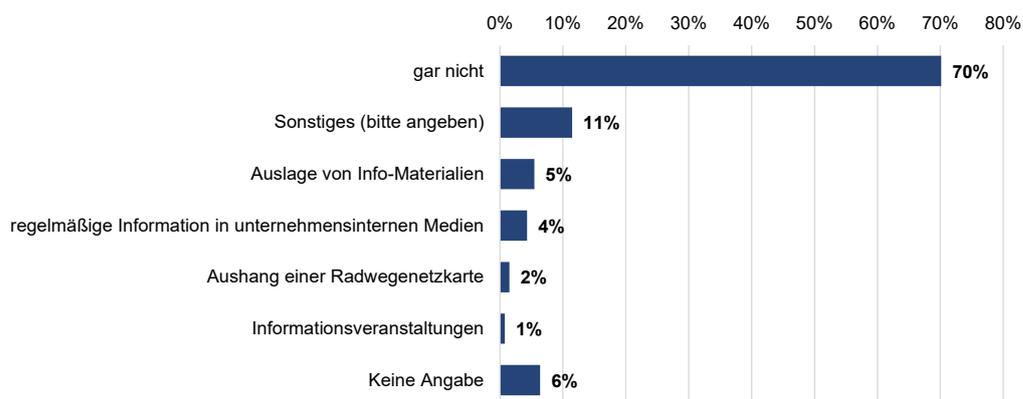


Abbildung 46: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike

In welcher Form wird über die Möglichkeiten informiert, Ihr Unternehmen per Fahrrad/E-Bike zu erreichen?	Befragte	Anteil
gar nicht	373	70%
Sonstiges (bitte angeben)	61	11%
Auslage von Info-Materialien	29	5%
regelmäßige Information in unternehmensinternen Medien	23	4%
Aushang einer Radwegenetzkarte	8	2%
Informationsveranstaltungen	4	1%
Keine Angabe	34	6%
Ergebnis	532	100%

Tabelle 36: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-Bike

Frage 18 Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, um den Anteil der Fahrrad-Nutzer unter Ihren Beschäftigten zu erhöhen?
(Mehrfachnennungen sind möglich – maximal 4.)

- Mehr bzw. Bessere Information zur Fahrradnutzung
- Anschluss des Betriebsstandorts an das Radwegenetz
- Sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage auf dem Betriebsgelände
- E-Ladestation für E-Bikes/Pedelecs
- Umkleide- und Duschräume für Fahrradnutzer
- Finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung
- Keine Verbesserungen nötig
- Sonstiges (bitte angeben):

Ergebnis: Ein Viertel der Befragten schätzt sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz als besonders wichtige Maßnahme ein, um den Anteil an Fahrrad-Nutzern unter den Beschäftigten zu erhöhen. Weiterhin halten 15 % Umkleide- und Duschräume und 15 % finanzielle Anreize als wichtige Akzente für eine höhere Fahrradnutzung.

Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, um den Anteil der Fahrrad-Nutzer unter Ihren Beschäftigten zu erhöhen?



Abbildung 47: Möglichkeiten zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Nutzer auf Arbeitswegen

Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, um den Anteil der Fahrrad-Nutzer unter Ihren Beschäftigten zu erhöhen?	Befragte	Anteil
sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände	273	26%
Umkleide- und Duschräume für Fahrradnutzer	195	18%
finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung	159	15%
E-Ladestation für E-Bikes/Pedelecs	109	10%
Anschluss des Betriebsstandorts an das Radwegenetz	104	10%
mehr bzw. bessere Information zur Fahrradnutzung	61	6%
keine Verbesserungen nötig	58	5%
Sonstiges (bitte angeben)	77	7%
Keine Angabe	34	3%
Ergebnis	1070	100%

Tabelle 37: Informationsangebote in den Unternehmen zur Erreichbarkeit mit Fahrrad bzw. E-

Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke

Frage 19 Bilden Sie bereits heute Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke mit Arbeitskollegen, die Sie kennen? Es geht hier nur um Ihren Arbeitsweg.

- Ja, regelmäßig
- Ja, gelegentlich
- Nein, aber mit anderen Personen, die ich gut kenne
- Nein, aber mit anderen Personen, die ich nicht kenne
- Nein

Ergebnis: 18 % der Befragungsteilnehmer bilden gelegentlich oder regelmäßig Mitfahrgemeinschaften mit anderem Personen, überwiegend mit Arbeitskollegen. Drei Viertel der Befragten nutzen diese Möglichkeit grundsätzlich nicht.

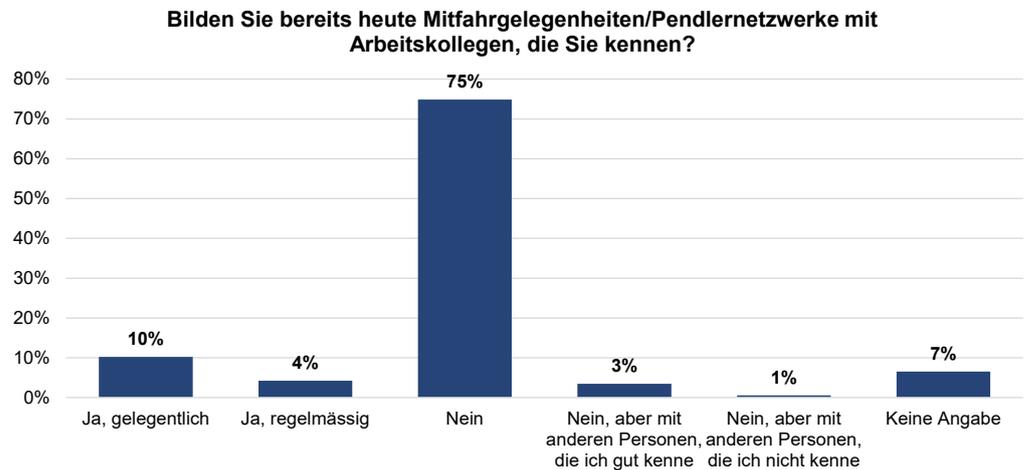


Abbildung 48: Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungsteilnehmern

Bilden Sie bereits heute Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke mit Arbeitskollegen, die Sie kennen?	Befragte	Anteil
Ja, gelegentlich	53	10%
Ja, regelmässig	22	4%
Nein	387	75%
Nein, aber mit anderen Personen, die ich gut kenne	18	3%
Nein, aber mit anderen Personen, die ich nicht kenne	3	1%
Keine Angabe	34	7%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 38: Nutzung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerken unter den Befragungsteilnehmern

Frage 20 Könnten Sie sich vorstellen, Personen mitzunehmen, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. Es geht hier nur um Ihren Arbeitsweg.

Ja
 Ja, aber nur Arbeitskollegen
 Nein

Ergebnis: 31% der Befragten könnten sich vorstellen, Personen mitzunehmen, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. 21 % der Befragten würden jedoch nur Arbeitskollegen mitnehmen. 41 % stehen nicht als Fahrtanbieter zur Verfügung.



Abbildung 49: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Fahrtanbieter

Könnten Sie sich vorstellen, Personen mitzunehmen, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden?	Befragte	Anteil
Ja	159	31%
Ja, aber nur Arbeitskollegen	109	21%
Nein	214	41%
Keine Angabe	35	7%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 39: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Fahrtanbieter

Frage 21 Könnten Sie sich vorstellen, bei Personen mitzufahren, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. Es geht hier nur um Ihren Arbeitsweg.

Ja
 Ja, aber nur Arbeitskollegen
 Nein

Ergebnis: 30 % der befragten Mitarbeiter könnten sich vorstellen, bei Personen mitzufahren, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche

Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden. 23 % würden jedoch nur bei Arbeitskollegen mitfahren. Für 41 % sind solche Angebote auch dann keine Alternative für den Arbeitsweg.



Abbildung 50: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Mitfahrer

Könnten Sie sich vorstellen, bei Personen mitzufahren, die Ihnen vorher nicht bekannt sind, wenn solche Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke organisiert und vermittelt würden?	Befragte	Anteil
Ja	154	30%
Ja, aber nur Arbeitskollegen	117	23%
Nein	210	41%
Keine Angabe	36	7%
Ergebnis	517	100%

Tabelle 40: Akzeptanz von Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke unter den Befragungsteilnehmern als Mitfahrer

Frage 22 Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, dass Sie Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre nutzen bzw. selbst anbieten?
(Mehrfachnennungen möglich – maximal 4.)

- Schwarzes Brett für Mitfahrgelegenheiten
- Vernetzungsplattform im betriebseigenen Intranet
- Fahrer-/Mitfahrerbewertung (Vertrauenswürdigkeit)
- Finanzielle Förderung von Pendlernetzwerken
- Garantierte/bevorzugte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge
- Keine Verbesserungen nötig
- Sonstiges (bitte angeben):

Ergebnis: Fast ein Viertel der Befragten schätzt eine Vernetzungsplattform im betriebseigenen Internet als besonders wichtig ein, um Mitfahrgelegenheiten/Pendlernetzwerke bekannter und attraktiver zu machen. Weiterhin halten 17

% eine Fahrer-/ Mitfahrerbewertung als wichtig und für 15 % sind garantierte Stellplätze für die Fahrtanbieter ein wichtiger Baustein.



Abbildung 51: Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre

Welche Verbesserungen wären Ihrer Meinung nach besonders wichtig, dass Sie Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre nutzen bzw. selbst anbieten?	Befragte	Anteil
Vernetzungsplattform im betriebseigenen Intranet	243	24%
Fahrer-/Mitfahrerbewertung (Vertrauenswürdigkeit)	171	17%
garantierte/bevorzugte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge	147	15%
finanzielle Förderung von Pendlernetzwerken	131	13%
schwarzes Brett für Mitfahrgelegenheiten	123	12%
keine Verbesserung nötig	84	8%
Sonstiges (bitte angeben)	55	6%
Keine Angabe	39	4%
Ergebnis	993	100%

Tabelle 41: Möglichkeiten zur Attraktivierung von Mitfahrgelegenheiten/Pendlerverkehre

3 Managementbefragung

3.1 Ziel der Managementbefragung

Die Befragung von Entscheidern und Mobilitätsbeauftragten in ausgewählten Eberswalder Betrieben, öffentlichen Verwaltungen und der Hochschule war eine weitere wichtige Grundlage zur Konzeption von Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM). Um hier die richtigen Akzente bei den möglichen Maßnahmen setzen zu können, wurden Informationen zur Arbeitswegmobilität der Mitarbeiter, zur Erreichbarkeit des Betriebsstandortes bzw. der Betriebsstandorte mit ÖPNV und Fahrrad sowie zu den bisherigen Aktivitäten im Bereich des BMM benötigt. Darüber hinaus wurde das grundsätzliche Interesse der Befragten an einem Einstieg in BMM-Aktivitäten oder einer Vertiefung der bisherigen Aktivitäten ermittelt.

3.2 Eckdaten der Managementbefragung

Im Oktober und November 2019 wurden Interviews mit Vertretern der Managementebene aus sechs in Eberswalde ansässigen Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen geführt:

1. GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH:
 - ▶ vier Standorte (einschl. Hauptverwaltung) und elf Vertragspraxen in Eberswalde
 - ▶ Kliniken mit Schichtarbeit
2. Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE)
 - ▶ rd. 275 Mitarbeitenden, davon rd. 100 Verwaltungsangestellte und rd. 175 wissenschaftliche Mitarbeitende
 - ▶ Verteilung der Mitarbeitenden auf die drei Standorte: Stadtcampus (rd. 150 – 170), Waldcampus (rd. 100) und Forstbotanischer Garten (rd. 10 – 15)
 - ▶ keine Schichtarbeit
3. Wiese Backwaren GbR
 - ▶ rd. 75 Beschäftigte, davon 25 in Teilzeit
 - ▶ Verteilung auf zwei Standorte in Eberswalde (Caféhaus Gustav Am Markt und Bäckerei Friedrich-Ebert-Straße) und einen Standort in Britz (Bäckerei)
 - ▶ Schichtbetrieb mit unterschiedlichen Anfangs- und Endzeiten

4. Kreisverwaltung des Landkreises Barnim

- zukünftig rd. 800 Mitarbeitende, davon > 100 Mitarbeitende in Teilzeit
- Verteilung auf die Standorte Paul-Wunderlich-Haus am Markt und mehrere kleinere Standorte im Stadtgebiet (Schulen, Archiv)
- keine Schichtarbeit, aber teilweise Früh- oder Spätdienst

5. Landesbetrieb Straßenwesen (LS)

- rd. 100 Mitarbeitende am Standort im Behördenzentrum Eberswalde
- keine Schichtzeiten, aber flexible Arbeitszeiten zwischen 6 und 23 Uhr (ohne Kernarbeitszeit)
- Die aktuell noch große Zahl an Mitarbeitende aus dem Raum Strausberg wird demografiebedingt in den kommenden Jahren stark abnehmen.

6. Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde

- rd. 650 Mitarbeitenden, davon rd. 150 Teilzeitbeschäftigte
- zwei Verwaltungsstandorte in der Innenstadt sowie der Bauhof im Stadtteil Westend

3.3 Zusammenfassung der Interviewergebnisse

3.3.1 Einschätzung zur Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden

- Bei den Mitarbeitenden in öffentlichen Verwaltungen (Stadt-/Kreisverwaltung, LS) dominiert der Pkw (Selbstfahrer und Mitfahrer) für Fahrten zum Arbeitsplatz (72 – 85 %). Die Bedeutung des ÖPNV einerseits und des Rad-/Fußverkehrs andererseits werden sehr unterschiedlich eingeschätzt.
- Unternehmen mit einem höheren Anteil an Mitarbeitenden aus Eberswalde (GLG, Bäckerei Wiese) wird der Pkw-Anteil für Fahrten zum Arbeitsplatz mit 40 – 50 % deutlich geringer eingeschätzt, die Bedeutung des Rad-/Fußverkehrs mit 40 – 50 % jedoch als relativ hoch. Dem ÖPNV wird mit ca. 10 % eine untergeordnete Rolle zugeordnet.
- Ein deutlich anderes Bild ergibt sich für die HNEE. Hier ergab sich aus früheren Befragungen, dass rd. 54 % der Arbeitswege im Rad- und Fußverkehr durchgeführt werden, gefolgt von 35 % ÖPNV-Wegen (vor allem Studierende und Angestellte mit Wohnort Berlin). Der Pkw spielt mit einem Anteil von rd. 12 % an den Arbeitswegen nur eine untergeordnete Rolle.

3.3.2 ÖPNV-Nutzung

Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts mit dem ÖPNV

- Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wird aufgrund der zentralen Lage der Verwaltungsstandorte bzw. Betriebsstätten überwiegend als gut bis sehr gut bewertet.
- Dies gilt jedoch nicht für Standorte in städtischen Randlagen (z. B. Behördencampus im Süden, Waldcampus der HNEE). Hier wird die ÖPNV-Erreichbarkeit als verbesserungswürdig eingeschätzt, auch weil umsteigefreie Busverbindungen zum Bahnhof fehlen.
- Aus Sicht der GLG wären zusätzliche Regionalbushalte im Umfeld der GLG-Standorte in Eberswalde wünschenswert, damit Patienten und deren Angehörige möglichst umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen aus dem Umlandgemeinden nutzen können.

Information der Mitarbeitenden zu den Möglichkeiten und Vorteilen des ÖPNV-Angebots

- Eine kontinuierliche Information der Mitarbeitenden zum ÖPNV-Angebot ist derzeit in keinem der befragten Unternehmen/Behörden etabliert. Teilweise wird im Internet bei den jeweiligen Lage- und Anreiseinformationen nur sehr allgemein darauf hingewiesen, dass der jeweilige Standort auch mit dem ÖPNV erreichbar ist. Darüber hinaus erfolgt dies, wenn überhaupt, nur anlassbezogen (Mitarbeitenden-Information per Email oder über das firmeneigene Intranet zu Fahrplanpassungen, bei Betriebsstörung im ÖPNV oder zu VBB-Jobticket bzw. VBB-Azubi-Ticket).

Praktizierte Ansätze oder Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung

- Ansätze oder Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung beschränken sich im Wesentlichen darauf, den Mitarbeitenden, das VBB-Firmenticket oder das VBB-Azubi-Ticket anzubieten bzw. diese Möglichkeit aktuell zu prüfen.
- Die Stadtverwaltung Eberswalde bietet ihren Mitarbeitenden einen garantierten P+R-Stellplatz am Bahnhof für stadteigene Poolfahrzeuge; damit sollen Dienstfahrten mit der Bahn nach Berlin gefördert werden.
- Wenn kein VBB-Firmenticket angeboten wird, werden als Gründe hierfür die (vermutlichen) damit verbundenen Kosten für das Unternehmen sowie die geringe Preisersparnis für die Mitarbeitenden genannt.

Vorgeschlagene Verbesserungen beim ÖPNV zur Erhöhung des Anteils der ÖPNV-Nutzer unter den Mitarbeitenden, Kunden und Besuchern

- Folgenden Verbesserungsbedarf beim ÖPNV sehen die befragten Unternehmens- bzw. Behördenvertreter:

- mehr bzw. bessere Information zu ÖPNV-Angebot und Fahrplan
- mehr über den Tag verteilte Fahrtmöglichkeiten
- mehr Direktfahrten im Busverkehr zur Vermeidung von Umstiegen
- Teilweise genannt wurden auch günstigere Fahrpreise, Frühfahrten für Mitarbeitende im Schichtdienst sowie bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn mit kürzeren Umsteigezeiten genannt.

3.3.3 Fahrrad- und E-Bike-Nutzung

Bewertung der Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts mit Fahrrad und E-Bike

- Die Erreichbarkeit der Betriebs- und Behördenstandorte mit Fahrrad bzw. E-Bike wird mehrheitlich als gut bis befriedigend bewertet.
- Verbesserungsbedarf wird vor allem bei der Durchgängigkeit und beim Zustand der Radwegeinfrastruktur gesehen. Hierbei sollten möglichst direkt Radverbindungen zum Bahnhof berücksichtigt werden.

Information der Mitarbeitenden zu den Möglichkeiten und Vorteilen des Radverkehrs

- Mitarbeitende sowie Kunden und Besucher werden im Allgemeinen nicht über die Möglichkeiten informiert, ob und wie das Fahrrad für die An- und Abfahrt zum Unternehmens- bzw. Behördenstandort genutzt werden kann.
- Lediglich die GLG informiert ihre Mitarbeitenden über die Nutzungsmöglichkeiten des betriebseigenen GLG-Rads im Rahmen des Einstellungsgesprächs.

Praktizierte Ansätze oder Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung

- Auch ohne aktive Informationspolitik sind in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen bereits Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung umgesetzt:
 - So stellt die GLG ihren Mitarbeitenden 133 firmeneigene Fahrräder zur persönlichen Nutzung für Fahrten zum Arbeitsplatz von zu Hause bzw. vom Bahnhof Eberswalde sowie für Dienstreisen zwischen den GLG-Standorten im Stadtgebiet zur Verfügung. Am Bahnhof, an der Hauptverwaltung (Rudolf-Breitscheid-Straße) und an den Klinikstandorten stehen überdachte und abgeschlossene Fahrradabstellanlage zur Verfügung.
 - An der HNEE gibt es eine AG Radverkehr, die u. a. auch an der an der Mitmach-Aktion „Stadtradeln“ teilnimmt. Am Standort Mertensstraße (Waldcampus) soll eine zusätzliche überdachte Fahrradabstellanlage installiert werden.

- Die Stadtverwaltung stellt ihren Mitarbeitenden zwei Dienstfahräder für Dienstfahrten im Stadtgebiet zur Verfügung. Außerdem gibt es zwei Fahrradabstellanlagen (davon eine überdacht) für private Fahrräder bzw. E-Bikes.
- In der Kreisverwaltung gibt es Vorüberlegungen, in dem an das Paul-Wunderlich-Haus angegliederten Parkhaus witterungsgeschützte Stellplätze mit E-Ladeinfrastruktur für E-Bikes einzurichten.
- Die Bäckerei Wiese wirbt bei ihren Mitarbeitenden und Kunden für die Teilnahme an der Mitmach-Aktion „Stadtradeln“. Darüber hinaus gibt es erste Überlegungen zur Teilnahme am Dienstradleasing „JobRad“ sowie zur Erweiterung und ggf. Überdachung der Fahrradständer im Innenhof des Standorts Friedrich-Ebert-Straße“ (in Diskussion mit Vermieter).

Vorgeschlagene Verbesserungen beim Fahrrad zur Erhöhung des Anteils der Fahrrad-Nutzer unter den Mitarbeitenden, Kunden und Besuchern

- Als besonders wichtige und grundlegende Verbesserung wird der Anschluss der Betriebs- bzw. Behördenstandorte an ein gutes und durchgängiges Radwegenetz im Stadtgebiet gesehen. Auch sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände bzw. im direkten Umfeld haben eine hohe Priorität.
- Als weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs werden Ladestation für E-Bikes und Pedelecs sowie mehr bzw. bessere Information zur Fahrradnutzung genannt.
- Umkleide- und Duschräume für Fahrradnutzer, finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung, die Teilnahme an Fahrrad-Wettbewerbs-Kampagnen sowie die Beschaffung von Diensträdern bzw. die Teilnahmen am Dienstrad-Leasing „JobRad“ erscheinen den Befragten nur im Einzelfall als geeignet oder werden als rechtlich/organisatorisch nur schwer umsetzbar eingeschätzt.

3.3.4 Pendlernetzwerke

Potenzial für Pendlernetzwerke

- Das Potenzial für Pendlernetzwerke wird mehrheitlich als eher gering eingeschätzt. Als Gründe werden genannt, dass Mitarbeitenden aus Eberswalde keinen Bedarf für geteilte Fahrten mit dem Pkw haben die Möglichkeit haben, während Mitarbeitende von außerhalb, die den Pkw nutzen, verstreut liegende Wohnorte im Umland haben, so dass sich die Arbeitswege nur schwer bündeln lassen. Auch flexible Arbeitszeiten oder Schichtzeiten erschweren die Bildung von Pendlernetzwerken.

Information der Mitarbeitenden zu den Möglichkeiten und Vorteilen von Pendlernetzwerken

- Lediglich die GLG und die HNEE bietet ihren Mitarbeitenden über das Intranet die Möglichkeit, Fahrtangebote und Fahrtgesuche auf Pendelwegen zu vernetzen. Dies wird jedoch praktisch nicht genutzt.
- Darüber hinaus werden die Mitarbeitenden in keinem der Unternehmen bzw. Behörden aktiv über die Möglichkeiten und Vorteile von Pendlernetzwerken informiert.

Vorschlag zu geeigneten Maßnahmen zur Förderung von Pendlernetzwerken

- Ungeachtet der erfahrungsgemäß geringen Nutzung werden vor allem digitale Vernetzungsplattformen und deren Bewerbung als geeignete Maßnahmen zur Förderung von Pendlernetzwerken erachtet, entweder im betriebs-eigenen Intranet oder auch als unternehmensübergreifende digitale Vernetzungsplattform.
- Die GLG fördert bereits Fahrgemeinschaften bzw. Pooling bei Dienstfahrten /-reisen über finanzielle Anreize (Reisekostenerstattung).

3.4 Zusammenfassung zu bereits umgesetzten und möglichen Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Umgesetzte BMM-Maßnahmen	GLG	HNEE	BAR	LS	EW	Wiese
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Intranet)						
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Veranstaltung)						
Kunden-/Besucherinformation im Internet zu Mobilitätsalternativen zum Pkw						
ÖPNV-Job-Ticket				x		(x)
überdachte/gesicherte Fahrradabstellplätze					x	
Umkleide-/Duschegelegenheiten für Radfahrer		x				
finanzielle Anreize für Fahrradnutzer						
Schwarzes Brett zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/Pendlernetzwerken	x					
Intranet-Plattform zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/Pendlernetzwerken	x	(x)				
garantierte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge						
Fuhrpark-Fahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge für Mitarbeiter		x ¹	x ¹			x
finanzielle Anreize für Pendlernetzwerke						
Betriebliches Fuhrparkmanagement	x				(x)	(x) ²
unregelmäßige Info-Email mit Mobilitätsinforma- tionen	x	x	x			(x)

¹ E-Fahrzeuge von BARshare für Mitarbeiter und Studierende auch privat nutzbar.

² Lastenrad ist vorhanden.

BAR = Kreisverwaltung des Landkreises Barnim / EW = Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde /
GLG = Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH / HNEE = Hochschule für nachhaltige Entwicklung
Eberswalde / LS = Landesbetrieb Straßenwesen / Wiese = Wiese Backwaren GbR

Tabelle 42: Bereits umgesetzte Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen

Geplante bzw. mögliche BMM-Maßnahmen	GLG	HNEE	BAR	LS	EW	Wiese
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Intranet)	(x) ¹				x	
Mobilitätsberatung der Mitarbeiter (Veranstaltung)					x	
Kunden-/Besucherinformation im Internet zu Mobilitätsalternativen zum Pkw		x			x	
ÖPNV-Job-Ticket		(x)	(X)		x	
überdachte/gesicherte Fahrradabstellplätze		x	(x)	x	x	(x)
Umkleide-/Duschgelegenheiten für Radfahrer				x	x	
finanzielle Anreize für Fahrradnutzer						(x)
Schwarzes Brett zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/ Pendlernetzwerken	x			x		
Intranet-Plattform zur Vermittlung von Fahrge- meinschaften/ Pendlernetzwerken	x			x	x	
garantierte Stellplätze für Ridesharing-Fahrzeuge					x	
Fuhrpark-Fahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge für Mitarbeiter						
finanzielle Anreize für Pendlernetzwerke						
Betriebliches Fuhrparkmanagement	x				x	x ²
Bikesharing für Dienstfahrten (und Fahrten z./v. Arbeitsplatz)					x	
mobiles Arbeiten / Home Office (→ Verkehrsver- meidung)					x	

¹ In der GLG gibt es weitergehende Überlegungen, über die firmeneigene GLG-App zur Mitarbeiter-Info auch ÖPNV-Information (Fahrplan-Info, Verspätungsinformation mit Vorschlägen) mit alternativen Mitfahrgelegenheiten zu verknüpfen.

² gemeinsames Projekt mit HNEE in 2020.

BAR = Kreisverwaltung des Landkreises Barnim / EW = Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde /
GLG = Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH / HNEE = Hochschule für nachhaltige Entwicklung
Eberswalde / LS = Landesbetrieb Straßenwesen / Wiese = Wiese Backwaren GbR

Tabelle 43: Geplante bzw. mögliche Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in den befragten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen

Anhang: Mögliche BMM-Maßnahmen der Stadtverwaltung

Die folgenden Maßnahmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement eignen sich insbesondere auch für eine Umsetzung in der Stadtverwaltung Eberswalde.

Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen
<u>Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern</u> A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie) A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen
<u>Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren</u> A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in
Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung
<u>Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit</u> B-1-1: Bereitstellung von Information zum ÖPNV-Angebot B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung B-1-5: Thementag zur Mobilität
<u>Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen</u> B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO ₂ -Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“
<u>Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit</u> B-3-1: Verkehrsmittelngenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher
<u>Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen</u> B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität
Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung
<u>Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk</u> C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften in Unternehmen
<u>Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung</u> C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen
<u>Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen</u> C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter C-4-2: Koordination von BMM & BGM
Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote
<u>Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen</u> D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter
<u>Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen</u> D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes D-2-4: Dienstrad-Leasing
<u>Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung</u> D-3-1: Umstellung von Dienstwagen auf E-Fahrzeuge
<u>Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer</u> D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen
<u>Ansatz D-5: Dienstreisemanagement</u> D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen

Tabelle 1: Übersicht zu möglichen BMM-Maßnahmen in der Stadtverwaltung Eberswalde

Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern

A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie)	
Beschreibung:	<p>Unternehmen setzen sich nachhaltige Mobilitätsziele, z. B. bezogen auf das Vermeiden von nicht unbedingt notwendigen Dienstfahrten und -reisen, den Vorrang von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bei den verbleibenden Dienstfahrten bzw. die Reduzierung der Zahl der mit dem Pkw zurückgelegten Dienstfahrten. Die ggf. nur qualitativ formulierten Ziele sollten kontinuierlich überprüft werden, indem beispielsweise im Nachgang die Einsparungen an verkehrsbedingten CO₂-Emissionen durch eine veränderte Mitarbeitermobilität und Unternehmenslogistik ermittelt werden.</p> <p>Mobilitätsziele können den Auftakt für eine unternehmenseigene Mobilitätsstrategie bilden</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. mit Unterstützung externer Berater
Aufwand/Kosten:	gering

A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern	
Beschreibung:	<p>Als unmittelbare Konsequenz aus den selbstverordneten Mobilitätszielen werden unternehmenseigene Entscheidungen, Prozesse und Abläufe im Hinblick auf ihre Relevanz für Mobilität und Verkehr untersucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wo entsteht Verkehr im Unternehmen? ▶ Wo und wie lässt sich Verkehr vermeiden? ▶ Wie lässt sich nicht vermeidbarer Verkehr nachhaltiger durchführen? ▶ Welche Effekte ergeben sich im Hinblick auf die Umwelt und die Kosten im Unternehmen? <p>Dieses „Durchforsten“ bietet die Möglichkeit, den Entscheidern im Unternehmen Zusammenhänge zwischen den eigenen Entscheidungen bzw. Vorgaben einerseits und den Auswirkungen auf Art und Umfang des damit verbundenen Verkehrsaufkommens und der entsprechenden Umweltwirkungen zu verdeutlichen und führt zu einer Sensibilisierung. Die Maßnahme kann Teil einer unternehmenseigenen Mobilitätsstrategie sein.</p> <p>Zukünftig ist auch eine entsprechende Zertifizierung des Unternehmens denkbar. Sie fördert das Unternehmensimage und könnte ggf. sogar eine Voraussetzung für bestimmte Aufträge sein.</p> <p><i>Beispiel Hessen: Die Industrie- und Handelskammern in Hessen führen BMM-Audits und vergeben bei Erfolg ein entsprechendes IHK-Zertifikat.</i></p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. mit externer Beratung

Aufwand/Kosten:	gering
A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen	
Beschreibung:	<p>Die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 hat deutlich gezeigt, dass mobiles Arbeiten bzw. Arbeiten von zu Hause (Homeoffice) heute bereits in vielen Branchen möglich ist, ohne dass die Arbeitseffizienz oder die Qualität der Arbeitsergebnisse darunter leiden. Auch muss nicht jedes Arbeitstreffen notwendigerweise mit Vor-Ort-Präsenz aller Teilnehmer durchgeführt werden. Für viele Arbeitnehmer bietet Homeoffice die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit flexibler zu gestalten und Familie und Beruf besser miteinander zu vereinbaren. Im „Nebeneffekt“ tragen Homeoffice/mobiles Arbeiten und virtuelle Besprechungen dazu bei, die Zahl der Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen zu reduzieren und somit Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Im Kontext der Überprüfung von unternehmenseigenen Prozessen und Abläufen (→ Maßnahme A-1-2) sollten daher immer auch dahingehend hinterfragt werden,</p> <ol style="list-style-type: none"> a) ob und welchem Umfang den Mitarbeitern die Möglichkeit für mobiles Arbeiten/Homeoffice ermöglicht werden kann, b) ob sich Projektmeeting, Arbeitstreffen, Dienstreisen und Fortbildungsveranstaltungen zukünftig zumindest teilweise auch virtuell durchführen lassen und c) welche digitalen Lösungen hierfür benötigt werden (z. B. Ausstattung der Mitarbeiter mit einem Notebook, Einrichtungen eines verschlüsselten Fernzugriff auf Unternehmensanwendungen (VPN-Kanal), Videokonferenzsysteme, Teilnahme an Webinaren). <p>Der ggf. notwendigen Investitionen in eine adäquate technische Ausstattung sind dabei auch vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung der Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung zu bewerten.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Unternehmensführung, Entscheider/Managementebene, ggf. mit externer IT-Beratung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren

A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in	
Beschreibung:	<p>Eine Person wird als Projektverantwortlicher für das Mobilitätsmanagement (Mobilitätsmanager/in) ernannt. Sie ist Ansprechperson für alle Anliegen des BMM innerhalb des Unternehmens bzw. der Behörde. Aufgaben eines Mobilitätsmanagers sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Initiierung und Koordination aller Aktivitäten im Mobilitätsmanagement ➤ Beratung von Entscheidern und Mitarbeitern und Ausstattung mit relevanten Informationen ➤ Überprüfen von unternehmensinternen Regelungen, Prozessen und Abläufen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität ➤ Evaluation von BMM-Maßnahmen

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. Mitwirkung in unternehmensübergreifenden Netzwerken (Wissenstransfer) <p>Aufgrund seiner Schnittstellenfunktion sollte der Mobilitätsmanager als Stabsstelle unmittelbar an die Managementebene angebunden sein. Eine kontinuierliche Qualifizierung durch Angebote der IHK oder sonstiger Anbieter ist sicherzustellen. Je nach Unternehmensgröße und Aufgabenumfang kann die Funktion auch in Personalunion mit anderen Aufgaben im Unternehmen wahrgenommen werden (z. B. Fuhrparkmanagement, freigestellte Betriebsratstätigkeit, Gesundheitsmanagement, Gleichstellung).</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Personalrat o. ä.
Aufwand/Kosten:	mittel bis hoch

Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung

Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit

B-1-1: Bereitstellung von Information zum ÖPNV-Angebot	
Beschreibung:	<p>Die Einstiegslösung in ein Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst das Bereitstellen von Informationen für die Mitarbeiter zum ÖPNV-Angebot am Arbeitsplatz als Aushang oder im firmeneigenen Intranet, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lage der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle ➤ Abfahrtspläne bzw. -informationen der Barnimer Busgesellschaft sowie aktuelle Fahrplanänderungen ➤ Tarifinformationen der Barnimer Busgesellschaft ➤ Link zur Internetseite der Barnimer Busgesellschaft (BBG) und zum Routenplaner des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) <p>Der Routenplaner VBB-Fahrinfo bietet auch Echtzeitinformationen zu Verspätungen der BBG und der Deutschen Bahn sowie zu Anschlüssen im ÖPNV.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. in Kooperation mit BBG und VBB
Aufwand/Kosten:	sehr gering

B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal	
Beschreibung:	<p>Eine Erweiterung der Maßnahme B-1-1 ist das Bereitstellen und Bewerben von Mobilitätsinformationen im firmeneigenen Intranet, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobilitätsziele bzw. Mobilitätsstrategie des Unternehmens ➤ Angaben zur ÖPNV- und Fahrrad-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes (Abfahrtspläne des ÖPNV, Radrouteninformation, Carsharing-Anbieter) ➤ individuelle ÖPNV-Fahrpläne (Wohnort ↔ Arbeitsplatz) für typische Berufspendlerzeiten

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Standortinformationen zu ÖPNV-Zugangspunkten, Rad- und Fußwegen, PKW- und Fahrrad-Stellplätzen, Mitfahrer-Treffpunkten, Carsharing-Standorten, E-Ladestationen, Duschen für Radfahrer usw. ➤ Tarife und Kosten von PKW-Alternativen (ÖPNV, Carsharing) ➤ Unternehmenseigene Regelungen für Dienstfahrten/-reisen und Dienstwagen-/Dienstfahrrad-Leasing (→ Handlungsfeld D) ➤ Ansprechpartner im Unternehmen zu Mobilitätsfragen ➤ Kontaktinformationen / Internet-Links zu Mobilitätsanbietern (z. B. VBB, Barnimer Busgesellschaft, BARshare) <p>Das (statische) Informationsangebot lässt sich zu einem Mobilitätsportal mit personalisierten Mitarbeiter-Accounts erweitern. Über den Account sollte es möglich sein, Buchungen von Dienstreisen, Dienstfahrzeugen und Fahrkarten, Diensträdern bzw. -pedelecs durchzuführen.</p> <p>Das Mobilitätsportal kann um Vernetzungsangebote erweitert werden (→ Maßnahme C-1-1).</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter	
Beschreibung:	<p>Hier wird die Idee der Neubürgerberatung im Kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 1.3) auf das betriebliche Umfeld übertragen: Neue Mitarbeiter haben noch nicht so festgefügte Mobilitätsroutinen und der neue Arbeitsplatz ist Anlass, um sich mit dem Thema Mobilität zu beschäftigen. Hier kann also von einer besonderen Offenheit für das Thema ausgegangen werden.</p> <p>Das Mobilitätsinformationspaket beinhaltet Basisinformationen zu den verschiedenen Mobilitätsalternativen, die zur Verfügung stehen, um den Arbeitsplatz zu erreichen oder um Dienstfahrten bzw. -reisen durchzuführen. Falls vorhanden, können die Informationen mit dem firmeneigenen Mobilitätsinformationsangebot bereits zur Verfügung gestellt werden (→ Maßnahmen B-1-1/B-1-2).</p> <p>Neben allgemein und länger gültigen Informationen (z. B. in einer Mappe) sollten auch individualisierte Informationen (z. B. in Form eines Einlegers) bereitgestellt werden, z. B. mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen für den individuellen Arbeitsweg, Zeit- und Kostenvergleichen, Routenvorschlägen und Ticket-Empfehlungen. Alternativ kann die Information auch über eine Smartphone-App bereitgestellt und dann auch mit Fahrplanauskunftssystemen (z. B. fahrinfo-Auskunft des VBB) verknüpft werden.</p> <p>Darüber hinaus sollte eine Zusammenarbeit mit örtlichen Mobilitätsanbietern (Barnimer Busgesellschaft, BARshare) angestrebt werden, die das Informationspaket um Test- und Schnupper-Angebote ergänzen.</p> <p>Das Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter ersetzt jedoch nicht die individuelle Wegeberatung (face to face), sondern kann diese nur ergänzen.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 

Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, Mobilitätsanbieter als Partner (BBG, VBB, BARshare)
Aufwand/Kosten:	gering

B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung

Beschreibung:	<p>Ziel dieser Maßnahme ist es, Informationslücken zu schließen und den Mitarbeitern zu verdeutlichen, welche Potenziale das Fahrrad bei Fahrten zum Arbeitsplatz haben kann und welche Vorteile sich damit verbinden. Dies ist durch das Aufbereiten von wenigen Informationen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Darstellung, wie viele Mitarbeiter in welcher Entfernung zum Arbeitsplatz wohnen: <ul style="list-style-type: none"> a) in typischer Fahrrad-Entfernung (ca. 5 – 6 km / 25 – 30 min) b) in typischer Pedelec-Distanz (6 – 10 km / 20 – 30 min) ▶ Wetterstatistik: Anzahl der durchschnittl. „Fahrad-Wetter“-Tage (ohne Regen) ▶ Einbindung des Unternehmensstandorts in das Radwege- und Radroutennetz von Eberswalde ▶ Falls vorhanden: Standort und Kapazitäten von überdachten Abstellmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld des Unternehmens ▶ Fahrtkostenvergleich Fahrrad/PKW
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, Mobilitätsanbieter als Partner (BBG, VBB, BARshare)
Aufwand/Kosten:	sehr gering

B-1-5: Thementag zur Mobilität

Beschreibung:	<p>Ein Thementag zur Mobilität im Unternehmen bietet den Mitarbeitern Informationen zu Alternativen zum eigenen PKW bei der Fahrt zum Arbeitsplatz oder auf Dienstreisen sowie über Kosten und Umweltwirkungen der verschiedenen Verkehrsmittel und zu deren gesundheitlichen Aspekten zu erhalten. Dabei kann das Unternehmensmanagement die bisherigen und die geplanten BMM-Aktivitäten vorstellen. Als Formate bieten sich statische Informationswände und interaktive Informationsstationen in Eingangsbereichen, Kantinen oder Besprechungsräumen an. Diese können durch kurze Impulsvorträge und Mitmachaktionen ergänzt werden.</p> <p>Eine Verknüpfung mit Informationstagen zur Verkehrssicherheit oder zum Gesundheitsmanagement bietet sich an.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, Partner: Mobilitätsanbieter als (BBG, VBB, BARshare), Krankenkassen, Polizei, Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg
Aufwand/Kosten:	mittel

Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen

B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“	
Beschreibung:	<p>Seit mehr als 10 Jahren initiieren der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC und die AOK die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Im Aktionszeitraum vom 1.5. bis 31.8. müssen Teilnehmende an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren; Teilstrecken zu Bus- oder Bahnstationen gelten auch. Ziel ist es, umweltfreundliche Fortbewegung und die persönliche Gesundheit auf dem Weg zum Arbeitsplatz miteinander zu verbinden und dabei die Umwelt zu schonen. ArbeitskollegInnen können Teams bilden – zur gegenseitigen Motivation und für die Gewinnauslösung.</p> <p>Die „er-radelten“ Arbeitstage werden in einem Aktionskalender festgehalten, der am Ende der Aktion eingesandt wird. Alle TeilnehmerInnen nehmen an einer Verlosung von Preisen teil.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	keine

B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO ₂ -Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“	
Beschreibung:	<p>Die Mitarbeiter in einem Unternehmen treten in einen Wettbewerb zueinander, wer innerhalb eines bestimmten Zeitraums die geringsten CO₂-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen erzeugt. Die zurückgelegten Distanzen auf Arbeits- und Dienstwegen werden mit dem CO₂-Ausstoß der jeweils genutzten Verkehrsmittel hochgerechnet. Die Ergebnisse werden kontinuierlich veröffentlicht. Die Wettbewerbsbesten sollten eine adäquate Anerkennung erhalten.</p> <p>Der Wettbewerbscharakter soll die Mitarbeiter dazu motivieren, nicht unbedingt notwendige Wege zu vermeiden und für die notwendigen Wege möglichst Fahrgemeinschaften zu bilden oder den ÖPNV bzw. das Fahrrad zu nutzen. Dabei sollen Nutzungshemmnisse gegenüber Fahrgemeinschaften, ÖPNV und Fahrrad „spielerisch“ abgebaut werden.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager und/oder Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit

B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher	
Beschreibung:	<p>Viele Unternehmen und Behörden, insbesondere solche mit Publikumsverkehr, bieten in Unternehmensprospekten und auf ihren Internetseiten bzw. in sozialen Medien Anfahrtsinformationen. Dabei wird häufig nur auf die Anfahrt mit dem PKW einschließlich der Parkmöglichkeiten eingegangen. Auf die Anfahrt mit dem ÖPNV und dem Fahrrad oder auf Fahrradabstellmöglichkeiten wird meist nicht oder nur sehr oberflächlich eingegangen (z. B. Verweis auf die</p>

	<p>Internetseite des Verkehrsunternehmens, ohne dass der Besucher eine Information darüber erhält, wie die nächstgelegene Haltestelle heißt und welche Linien dort abfahren). Smartphone-Apps für die Routenplanung im ÖPNV bieten heute zwar in der Regel eine adressgenaue Navigation, aber nicht jeder Kunde bzw. Besucher verfügt über ein Smartphone oder nutzt eine entsprechende App.</p> <p>Mit dieser Maßnahme werden die Anfahrtsinformationen für Besucher des Unternehmens / der Behörde in Druckerzeugnissen und im Internet konsequent überarbeitet mit dem Ziel, eine Gleichstellung aller Verkehrsmittel hinsichtlich Umfang und Qualität der Anfahrtsinformation zu erreichen. Beispielsweise bietet der VBB eine Web-site-Verlinkung mit der Fahrplanauskunft VBB-Fahrinfo.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen

B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität	
Beschreibung:	<p>In Unternehmen und Behörden, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen mit dem Ziel, die Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg und bei Dienstfahrten/-reisen nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, hat die Führung eine besondere Verantwortung. Mit der Übernahme einer Vorbildfunktion wird sie dieser Verantwortung gerecht.</p> <p>Konkret bedeutet dies, dass sich die Unternehmensführung und Mitglieder des Managements in besonderer Weise den BMM-Zielen verpflichtet fühlen und wo immer es möglich ist, auf Flugreisen und fossil angetriebene Dienstwagen verzichten und stattdessen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel oder E-Fahrzeuge nutzen und dies auch entsprechend bekannt machen. Auch empfiehlt sich eine Teilnahme an den unter Ansatz B-3 genannten Aktionen.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung
Aufwand/Kosten:	keine

Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung

Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk

C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft in Unternehmen (unternehmensinternes Pendler-Ridesharing)	
Beschreibung:	<p>Arbeitskollegen in kleineren Unternehmen kennen sich meist so gut, dass sich Fahrgemeinschaften bei Bedarf „von selbst“ bilden. In größeren Unternehmen ist jedoch nicht mehr unbedingt gewährleistet, dass sich alle Arbeitskollegen kennen und somit Angebot und Bedarf nach Fahrgemeinschaften durchgängig bekannt sind. Um Anbieter und</p>

	<p>Nachfrager von Fahrgemeinschaften (sowohl regelmäßig als auch im Gelegenheitsverkehr) zusammenzuführen, werden Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften angeboten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Einfachste Lösung: An einem zentralen Punkt im Unternehmen, den möglichst viele Mitarbeiter frequentieren (z. B. zentraler Gebäudezugang/Pforte, Kantine), wird ein „Schwarzes Brett“ für Mitfahrangebote und -gesuche platziert. Gegebenenfalls macht sich diese einfache Lösung nach einer Kontaktaufnahme der betreffenden Personen selbst überflüssig, wenn diese sich im Weiteren im direkten Kontakt abstimmen. ▶ Eine digitale Lösung für Fahrgemeinschaften ist ein firmeneigenes Mitfahrer-Portal im firmeneigenen Intranet. Mitfahrangebote und -gesuche sollten hier als „Anzeige“ eingestellt und über Suchfunktionen nach Start, Ziel, Tag und Uhrzeit gefiltert werden können – im einfachsten Fall auf Basis einer Excel-Tabelle. Besteht bereits ein firmeneigenes Mobilitätsportal im Intranet (→ Maßnahme B-1-2), sollte das Mitfahrer-Portal integriert werden. ▶ Alternativ können die Mitarbeiter auch auf App-Lösungen von externen Anbietern aufmerksam gemacht werden, z. B. Smartphone-Apps (z. B. TwoGo, BlaBlaCar oder PendlerPortal)
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung

C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen	
Beschreibung:	<p>Fahrgemeinschaften auf Arbeitswegen verringern die Zahl der PKW-Fahrten sowie den Stellplatzbedarf auf dem Firmengelände und sind daher auch im Interesse des Unternehmens. Sofern Stellplätze auf dem Firmengelände bereitgestellt werden oder im näheren Umfeld angemietet werden, können Fahrgemeinschaften gefördert werden, in dem sie Stellplatz-Privilegien gegenüber anderen PKW-Pendlern erhalten, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Kennzeichnung und Bewerbung der Stellplätze ▶ Stellplatzgarantie ▶ bevorzugte Lage des Stellplatzes ▶ Kostenfreiheit (falls Gebühren erhoben werden)
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen

C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter
--

Beschreibung:	<p>Energiesparendes Fahren ist erfordert eine vorausschauende und defensive Fahrweise. Die kompetente Nutzung der Motorentechnologie und einer vorausschauenden Fahrweise führen zu Einsparungen im Verbrauch bzw. bei den Verschleißkosten (Kostenreduktion) und bei den verkehrsbedingten Schadstoffemissionen (Klimaschutz).</p> <p>Die Maßnahme beinhaltet ein eintägiges oder halbtägiges Eco-Fahrtraining für Mitarbeiter, die Betriebsfahrzeuge steuern, für Außendienstmitarbeiter oder für alle Mitarbeiter, die für ihren Arbeitsweg den PKW nutzen. Entsprechende Trainings bieten beispielweise verschiedene Berufsgenossenschaften oder der ADAC an.</p> <p>Das Eco-Fahrtraining kann mit einem Safety-Fahrtraining verknüpft werden, bei dem das rechtzeitige Erkennen von Gefahrensituationen sowie das angemessene Reagieren darauf eingeübt wird und das ebenfalls eine vorausschauende Fahrweise erfordert.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter, Berufsgenossenschaften oder ADAC
Aufwand/Kosten:	gering

C-4-2: Koordination von BMM & BGM

Beschreibung:	<p>Aktionen und Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) lassen sich oftmals thematisch sehr gut mit denen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements verknüpfen, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung von Bewegung durch die Nutzung des Fahrrads auf Arbeitswegen ➤ Betriebliche Abläufe werden so organisiert, dass für Mitarbeiter Zeitdruck bei der beruflich bedingten Verkehrsteilnahme vermieden wird ➤ Tour- und Zeitplanungen erfolgen unter Zugrundelegung realistischer Annahmen und mit „Pufferzeiten“ ➤ Verkehrssicherheitsthemen werden systematisch und regelmäßig behandelt ➤ Teilnahme an Schwerpunktaktionen der Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager und Gesundheitsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen

D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter	
Beschreibung:	<p>Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bietet ein neu gestaltetes VBB-Firmenticket mit Arbeitgeberzuschuss an. Bei dem Firmenticket zahlt der Arbeitgeber einen individuell vereinbarten Zuschuss, der den Ticketpreis für den Arbeitnehmer entsprechend senkt. Zusätzlich enthält das VBB-Firmenticket einen ÖPNV-Rabatt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ AG-Zuschuss von mind. 10 EUR → 4 EUR AN-Rabatt ▶ AG-Zuschuss von mind. 15 EUR → 8 EUR AN-Rabatt <p>Durch diese Kombination wird das Fahren mit Bahn und Bus also günstiger. Im Prinzip kann jede VBB-Umweltkarte (Jahres-Abo) zu einem personengebundenen VBB-Firmenticket werden. Die Mindestabnahme für teilnehmende Arbeitgeber liegt bei 5 Tickets; die Mindestvertragslaufzeit beträgt 12 Monate.</p> <p>Für Arbeitgeber ist das VBB-Firmenticket vorteilhaft bei der Mitarbeitergewinnung und -bindung, denn neben der Preisersparnis für den Arbeitnehmer auf seinem Arbeitsweg kann das Ticket auch für Dienstwege und für private Freizeitfahrten (je nach Ticketart sogar einschl. der Personenmitnahme zu bestimmten Zeiten) genutzt werden. Zudem spart das Unternehmen bei den Kosten für die Dienstfahrten eines Mitarbeiters im Gültigkeitsbereich seines VBB-Firmentickets. Der Bezug des VBB-Firmentickets und das Aushandeln der Konditionen erfolgt über die BBG.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, BBG
Aufwand/Kosten:	mittel

Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen

D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten	
Beschreibung:	<p>Das Unternehmen fördert die Fahrradmobilität seiner Mitarbeiter durch witterungsgeschützte und gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten. Dies kann eine Abstellanlage auf dem firmeneigenen Freigelände mit Fahrradanhängern, Überdachung und ggf. abschließbarer Einzäunung (<i>Beispiel: Fahrradabstellanlage am Unternehmenssitz der GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit in Eberswalde</i>) oder eine Gruppe von abschließbaren Fahrradboxen sein. Diverse Straßenmöbelhersteller haben entsprechende Objekte im Angebot. Alternativ kann auch ein gut zugänglicher, möglichst ebenerdiger Raum in einem Firmengebäude entsprechend ausgestattet werden.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung

Aufwand/Kosten:	gering bis mittel
-----------------	-------------------

D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes	
Beschreibung:	<p>Pedelecs bzw. E-Bikes vergrößern den Aktionsradius von Fahrrädern. Durch das kostenfreie Bereitstellen von E-Ladestation für Pedelecs bzw. E-Bikes (ggf. in Kooperation mit dem örtlichen Energieversorger) können Unternehmen den Anteil der Zweiradfahrer unter ihren Berufspendlern erhöhen.</p> <p>Die Maßnahme lässt sich sehr gut mit Maßnahme D-2-1 (Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten) kombinieren.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. örtlicher Energieversorger (E.ON edis)
Aufwand/Kosten:	gering

D-2-4: Dienstrad-Leasing	
Beschreibung:	<p>Dienstrad-Leasing funktioniert ähnlich wie das etablierte Dienstwagen-Leasing. Der Leasing-Gegenstand ist jedoch kein PKW, sondern ein Fahrrad, ein Pedelec oder ein E-Bike. Analog zu einem Dienstwagen kann der Mitarbeiter sein Dienstrad auch privat nutzen, u. a. für den Weg von und zur Arbeit.</p> <p>Der Arbeitgeber (Leasingnehmer) least den Gegenstand (Zweirad) und überlässt es dem Arbeitnehmer zur Nutzung. Der Arbeitnehmer wiederum hat die Möglichkeit, sich für eine Gehaltsumwandlung zu entscheiden, d. h. einen Teil des vertraglichen Arbeitsentgelts nicht in bar, sondern als Sachbezug für den Zeitraum der Überlassung des Leasinggegenstands (= Zweirad) zu erhalten. Dieser geldwerte Vorteil ist vom Arbeitnehmer seit 2020 pauschal mit lediglich 0,25 % des Bruttolistenpreises zu versteuern. Bei der Gehaltsumwandlung reduzieren sich auch die Sozialausgaben für Mitarbeiter und Arbeitgeber. Vorsteuerabzugsberechtigte Arbeitgeber können die enthaltene Umsatzsteuer vom Umwandlungsbetrag abziehen und damit die Leasingkosten für den Arbeitnehmer senken. Übernimmt der Arbeitgeber zusätzlich zum Gehalt sogar die kompletten Leasingkosten für den Arbeitnehmer (also ohne Gehaltsumwandlung), ist das Dienstrad-Leasing für den Arbeitnehmer komplett steuerfrei. Das macht das Modell für Arbeitgeber und Mitarbeiter attraktiv und das Leasing eines Fahrrads, Pedelecs oder E-Bikes um bis zu 40 % günstiger als den Direktkauf. Darüber hinaus kann der Arbeitgeber den Mitarbeiter mit weiteren Zuschüssen unterstützen, z. B. durch einen monatlichen Zuschuss zur Nutzungsrate oder die Übernahme der Kosten für Serviceleistungen wie eine Fahrradversicherung oder Inspektionskosten.</p> <p>Bei tarifgebundenen Unternehmen oder bei Beamten im öffentlichen Dienst ist eine Umwandlung des Tarifgehalts in der Regel nicht möglich. Hier bestehen die Möglichkeit einer Gehaltsumwandlung von außer- oder übertariflichen Zahlungen, die nicht im Tarifvertrag geregelt sind (z. B. Weihnachtsgeld, Sonderprämien oder spezielle Gesundheitsbudgets). Oder die kompletten Leasingkosten werden vom Arbeitgeber zusätzlich zum Gehalt übernommen (s. o.).</p>

	Grundsätzlich hat der Arbeitgeber auch die Möglichkeit, das Dienstrad für den Mitarbeiter zu kaufen. In der Praxis hat sich aber das Leasing-Modell bei spezialisierten Leasinganbietern durchgesetzt. Der Mitarbeiter wählt dann sein Rad bei einem Vertragsfahrradhändler des Leasinganbieters aus. Der Arbeitgeber hat die Möglichkeit, die Auswahl auf bestimmte Modelle zu beschränken.
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, ggf. Leasinganbieter
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung

D-3-1: Umstellung von Dienstwagen/Poolfahrzeugen auf E-Fahrzeuge	
Beschreibung:	<p>Die Umstellung von Dienstwagen und Poolfahrzeugen auf E-Fahrzeuge entspricht den klimapolitischen Zielen und ist ein Beitrag zum Umweltschutz. Eine Verknüpfung mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement bietet sich an, solange Dienstwagennutzer frei sind in der Auswahl der Antriebsform ihrer Fahrzeuge. Durch das Setzen entsprechender Anreize, z. B. Kosteneinsparungen oder sonstige Mehrwerte, lässt sich die Entscheidung zugunsten von E-Fahrzeugen beeinflussen.</p> <p><i>Beispiel: Elektrofahrzeug Programm Deutschland 2015 bei SAP</i> <i>Dienstwagennutzer, die sich für ein E-Fahrzeug entscheiden, erhielten folgende Vergünstigungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ SAP-Beteiligung an den Batteriekosten und kostenloses Laden ➤ kürzere Fahrzeugnutzungsdauer (24 statt 48 Monate) ➤ bevorzugter Stellplatz <p>Die Maßnahme trägt dazu bei, Vorbehalte und Nutzungshemmnisse gegenüber der neuen Technologie bei den Mitarbeitern abzubauen. Zudem wird die Sichtbarkeit von E-Fahrzeugen im Straßenbild erhöht, was sich positiv auf die Akzeptanz der E-Mobilität in der Bevölkerung auswirkt. Die Maßnahme kann durch bereitgestellte E-Ladesäulen auf dem firmeneigenen Parkplatz ergänzt werden.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung
Aufwand/Kosten:	mittel bis groß

Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer

D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen	
Beschreibung:	Unternehmen mit einem eigenen Firmenparkplatz können diesen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements bewirtschaften und dadurch eine gewisse Lenkungswirkung vom PKW und hin zu ÖPNV- und Fahrradnutzung entfalten.

	<p>So besteht beispielsweise die Möglichkeit, die Stellplatzzahl um die Zahl der in Eberswalde wohnenden Mitarbeiter (ganz oder teilweise) zu reduzieren, denn diese können auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Arbeit gelangen;</p> <p>Alternativ können die Stellplätze mit einer Gebühr belegt und/oder unter den Mitarbeitern versteigert werden. Die erwirtschafteten Einnahmen werden dann zweckgebunden für BMM-Maßnahmen zur Förderung der Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung verwendet.</p> <p>Auch ist es möglich, den Zugang zum Firmenparkplatz an ein VBB-Firmenticket zu knüpfen (vgl. Maßnahme D-1-3), mit dem sich die Schranke zum Parkplatz öffnen lässt.</p> <p>Aber auch viele andere Lösungen sind denkbar.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

Ansatz D-5: Dienstreisemanagement

D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten	
Beschreibung:	<p>Viele innerörtliche Dienstfahrten lassen sich statt mit dem PKW auch mit einem Fahrrad oder einem Pedelec durchführen (Beispiel: GLG-Dienstrad für Dienstfahrten zwischen den Standorten in Eberswalde). Anstatt oder ergänzend zu einem PKW wird daher ein Dienst-Pedelec angeboten. Neben der Entlastung der Umwelt von PKW-Fahrten ist dies für viele Nutzer auch die erste Berührung mit einem Pedelec und damit ein Erlebniseffekt, der möglicherweise seine künftige Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen oder in seiner Freizeit beeinflusst. Sind immer mal wieder kleinere Lasten zu transportieren, sollte die Anschaffung eines E-Lastenrads in Betracht gezogen werden. Für weiter entfernte Dienstfahrten oder Dienstreisen kann das Pedelec auch in der Version Fold- bzw. Klapprad beschafft werden, das problemlos im ÖPNV oder auf Bahnreisen mitgenommen werden kann und Mobilität auf der ersten/letzten Meile bietet. Mit dem Dienst-Pedelec setzt das Unternehmen ein sichtbares Zeichen im Stadtbild (Vorbildfunktion), was sich positiv auf das Unternehmensimage auswirkt.</p>
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen	
Beschreibung:	<p>Mehrere an einem Standort ansässige Unternehmen führen ihre jeweils nicht vollständig ausgelasteten Fahrzeugflotten in einem gemeinsamen Fahrzeugpool zusammen. Hierdurch wird die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge verbessert und die am Sharing teilnehmenden Unternehmen sparen Kosten für die Fahrzeugvorhaltung. Vorab sind jedoch steuer- und versicherungsrechtliche Fragen zu klären.</p> <p>Alternativ können Unternehmen mit dem örtlichen Carsharing-Anbieter (aktuell: BARshare) kooperieren: Statt ein eigenes Poolfahrzeug vorzuhalten, werden Carsharing-Fahrzeuge genutzt. Das</p>

	Unternehmen garantiert dem Carsharing-Anbieter eine Mindestabnahmemenge, während dieser sich im Gegenzug dazu verpflichtet, ein entsprechendes Fahrzeug in den vereinbarten Zeiträumen bereitzustellen. Der Vorteil für das Unternehmen liegt in den eingesparten Differenzkosten zwischen dem nicht beschafften Poolfahrzeug und den Ausgaben für das Carsharing-Fahrzeug. Der Carsharing-Anbieter profitiert von einer Grundauslastung für seine Fahrzeugflotte.
geeignet für:	Stadtverwaltung Eberswalde 
Akteure:	Entscheider-Ebene der Stadtverwaltung, ggf. Mobilitätsmanager, Carsharing-Anbieter BARshare
Aufwand/Kosten:	mittel