

Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Bayreuth

POTENZIALSTUDIE

MOBILITÄT –

MITARBEITERMOBILITÄT



Potenzialstudie: Mobilität - Mitarbeiterbefragung

Impressum

Im Auftrag der Stadt Bayreuth
 Luitpoldplatz 13
 95444 Bayreuth



Ansprechpartner
 Klimaschutzmanagement
 Amt für Umwelt- und Klimaschutz
 Stadt Bayreuth
 Kanalstr. 3
 95444 Bayreuth



Sachbearbeiterinnen: Jana Edlinger und Gesa Thomas

Tel. 0921/ 25-1142 und 0921/ 25-1141

Endenergie- und Treibhausgasbilanz und Potenzialstudien erstellt von
 EVF - Energievision Franken GmbH
 Schwarzenbacher Str. 2
 95237 Weißdorf
 Tel. 09251/ 85 99 99 0
 Email: mail@energievision-franken.de
 Web: www.energievision-franken.de



Autoren:
Dipl.-Ing. Jana Kraus
Dipl.-Geogr. Univ. Ralf Deuring (Projektleitung)

Urheberrechtshinweis

Die vorliegende Studie unterliegt dem geltenden Urheberrecht. Sollte einer Nutzung durch Dritte zugestimmt und der Inhalt an anderer Stelle wiedergegeben werden, sind die Autoren gemäß anerkannten wissenschaftlichen Arbeitsweisen zu nennen.

Haftungsausschluss

Die vorliegenden Ausführungen wurden nach dem aktuellen Stand der Technik, nach den anerkannten Regeln der Wissenschaft sowie nach bestem Wissen und Gewissen der Autoren erstellt. Irrtümer vorbehalten.

Fremde Quellen wurden entsprechend gekennzeichnet. Die Ergebnisse basieren weiterhin im dargelegten Maß auf Aussagen und Daten von fachkundigen Dritten, die im Rahmen von Befragungen ermittelt wurden. Alle Angaben und Quellen wurden sorgfältig auf Plausibilität geprüft. Die Autoren können dahingehend jedoch keine Garantie für die Belastbarkeit der ausgewiesenen Ergebnisse geben.

Weiterhin basieren die Ergebnisse der vorliegenden Ausführungen auf Rahmenbedingungen, die sich aus den dargelegten Gesetzen, Verordnungen und rechtlichen Normen ergeben. Diese, bzw. deren gerichtliche Auslegung, können sich ändern. Die Ausführungen können dahingehend nicht den Anspruch erheben, eine Rechtsberatung zu ersetzen und darf auch ausdrücklich nicht als eine solche verstanden werden.

Gefördert durch Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) und der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 22. Juli 2020.

Im Auftrag des:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



Inhalt

1.	Einleitung	5
1.1	Grundsätzliches.....	5
1.2	Die Befragung	6
2.	Befragungsergebnisse.....	7
2.1	Allgemeine Situation / Verkehrsmittelwahl.....	7
2.2	Fahrrad	10
2.2.1	Ansätze Fahrrad	12
2.3	ÖPNV	13
2.3.1	Ansätze ÖPNV	16
2.4	PKW	16
2.4.1	Ansätze PKW	20
2.5	Dienstwege und -reisen	21
2.5.1	Innerstädtische Dienstwege- und -reisen	21
2.5.2	Überregionale Dienstreisen	23
2.5.3	Ansätze Dienstreisen und -wege	25
2.6	Kernaussagen	26
2.7	Potenzialanalyse	27
2.7.1	THG-Minderungspotenzial.....	27
2.7.2	Wirtschaftliche Aspekte.....	28
2.7.3	Übertragbarkeit auf andere Institutionen	29
Anhang I:	Grafische Auswertung der Umfrage	30
Teil I:	Allgemeine Fragen zur momentanen Mobilitätsnutzung, -situation	30
	Anmerkungen zu Teil I: Allgemeine Fragen zur momentanen Mobilitätsnutzung, -situation	33
Teil II	Fahrrad	38
	Anmerkungen zu Teil II: Fahrrad.....	40
Teil III:	ÖPNV	46
	Anmerkungen zu Teil III: ÖPNV	51
Teil IV:	PKW	54
	Anmerkung Teil IV: PKW	58
Teil V:	Dienstgänge und Dienstwege	60
	Anmerkungen zu Teil V Dienstgänge und -wege:	63
Teil VI:	Statistische Daten	65
Anhang II:	Gründe fürs Radfahren	66
Verwendete	Abkürzungen	68
Literatur- und	Quellenverzeichnis	69
Abbildungsverzeichnis.....		70
Tabellenverzeichnis		72

1. Einleitung

1.1 Grundsätzliches

Der Verkehr hat neben der stationären Energieversorgung (Strom und Wärme) einen großen Einfluss auf den energetischen Fußabdruck einer Kommune. In der Stadt Bayreuth entstehen nach Auswertung der THG-Bilanz insgesamt 21% der jährlichen Emissionen durch den Verkehr. Für eine Optimierung des Verkehrsflusses und Reduzierung des Verkehrsaufkommens können umfassende Verkehrsentwicklungskonzepte erstellt werden. Mit einem spezifischen Mobilitätsmanagement können einzelne Betriebe und Institutionen die eigene Mobilität des Betriebes und der Mitarbeiter optimieren.

Unter den Schlagwörtern VERMEIDEN – VERLAGERN – VERBESSERN befasst sich ein Mobilitätsmanagement gewöhnlich mit den Kernbereichen der Verkehrsentstehung, um die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Diese sind die täglichen Wege zur Arbeit, die dienstlichen Wege und der Wirtschafts- und Lastverkehr.

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes werden die Teilbereiche untersucht, die im Bereich der direkten Einflussnahme durch die Stadtverwaltung liegen. Das sind

- der kommunale Fuhrpark
- und die täglichen Arbeitswege der Mitarbeiter

Der Bereich des Wirtschafts- und Lastverkehrs spielt im kommunalen Aufgabenbereich eine untergeordnete Rolle, bzw. wird über die Analysen zur kommunalen Flotte mit abgedeckt.

Die folgende Analyse befasst sich mit dem Bereich der täglichen Arbeitswege der städtischen Mitarbeiter*innen. Hierunter fallen die täglichen Strecken vom Wohnort zum Arbeitsort und wieder zurück, sowie die Dienstwege und Dienstreisen.

Es wurde eine Befragung unter den städtischen Mitarbeiter*innen zum Mobilitätsverhalten durchgeführt, um das aktuelle Verhalten zu erkennen und darauf aufbauend zielführende Maßnahmen zu identifizieren, die im Handlungsbereich der Stadtverwaltung liegen. Im besten Falle dienen die Befragung, die Ergebnisse und die daraus entwickelten Maßnahmen als Vorlage für weitere Firmen und Institutionen in der Stadt Bayreuth, um dort ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren und die Arbeitswege der Mitarbeiter*innen nachhaltiger zu gestalten.

1.2 Die Befragung

Die im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes erstellte Umfrage umfasst 35 Fragen und gliedert sich in die fünf Teilbereiche

- Allgemeine Angaben zum Mobilitätsverhalten
- Fahrrad
- ÖPNV
- PKW
- Dienstreisen
- statistische Angaben

Alle Fragen beziehen sich, sofern nicht explizit genannt, auf den Arbeitsweg und sollten in Bezug auf das gewöhnliche Arbeitsverhalten außerhalb von Coronazeiten beantwortet werden. Aus den enthaltenen Bemerkungen lässt sich herauslesen, dass dies nicht immer geglückt ist und eine gewisse Beeinflussung durch Corona vorhanden ist. Die erkennbaren Tendenzen und Kernaussagen sollten jedoch davon nicht beeinflusst sein.

Die Umfrage wurde an die städtischen Mitarbeiter per Mail versandt. Über alle vollständig ausgefüllten Fragebögen wird die erfreulich hohe Rücklaufquote von 86 % erreicht.

Im Anhang sind die Ergebnisse aller Fragen einzeln graphisch dargestellt.

Über verschiedene Schlüsselfragen wurden teilweise Fragenbereiche für Teilnehmer reduziert. Wurde z.B. die Aussage „Ich kommen ausschließlich mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit“ mit „Ja“ beantwortet, wurden die Teilbereiche ÖPNV und PKW für diesen Teilnehmer übersprungen.

Die Teilnehmeranzahl (n) ist somit bei verschiedenen Fragenkomplexen unterschiedlich. Die zugrundeliegende Anzahl ist in jeder graphischen Darstellung der Fragen hinterlegt.

2. Befragungsergebnisse

Alle Einzelauswertungen der Umfrage sind im Anhang aufgeführt. Eine Interpretation der Ergebnisse, Zusammenfassungen und Erkenntnisse der zentralen Aussagen werden im Folgenden dargelegt.

2.1 Allgemeine Situation / Verkehrsmittelwahl

Für die Einschätzung des aktuellen Mobilitätsverhaltens der städtischen Mitarbeiter wurden eingangs Fragen nach dem aktuellen Arbeitsmodell, Homeoffice und der Verkehrsmittelwahl gestellt.

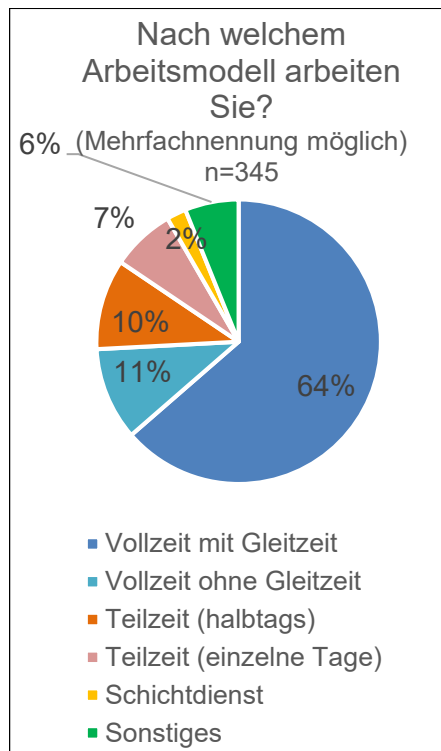


Abb. 1: Frage nach dem Arbeitsmodell

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Die Abfrage des Arbeitsmodelles ergab, dass 75 % der städtischen Mitarbeiter Vollzeit arbeiten, davon 64 % mit Gleitzeit. Weitere 13 % haben sehr unterschiedliche, individuelle Arbeitszeiten (Teilzeit). 2 % arbeiten im Schichtdienst mit festen Arbeitszeiten.

Die Möglichkeit von Homeoffice würden 67 % der städtischen Mitarbeiter teilweise nutzen, 5 % würden ein vollständiges Homeoffice bevorzugen, für 28 % kommt Homeoffice nicht in Frage.

Resultat Arbeitsmodelle:

Ein verstärktes Homeoffice bedeutet zum einen eine Reduzierung der Arbeitswege und damit wären weniger Parkplätze und Fahrradabstellanlagen erforderlich, zum anderen erschwert es die Organisation für Mitfahrgelegenheiten. Da jedoch der Großteil der städtischen Mitarbeiter mit Gleitzeit arbeitet sind Fahrgemeinschaften bereits aktuell schwer zu organisieren (siehe 2.4 PKW). Individuelle, flexible Arbeitszeiten (Gleitzeit, Teilzeit) erfordern eine ebenso flexible Mobilität für den Arbeitsweg.

Fahrgemeinschaften und auch der ÖPNV können das nur schwer bieten. Gleichzeitig hat es aber auch viel mit Gewohnheit zu tun (vgl. 2.4 PKW). Eine Verhaltensänderung in diesem Bereich herbeizuführen bedarf guter funktionaler Alternativen und einer überzeugenden Argumentation. Ein finanzieller Anreiz in Form von Boni, der Zurverfügungstellung von Diensträdern und sicherer Abstellanlagen kann dabei u. A. eine gute Unterstützung sein.

Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl ist stark von den PKW-Fahrern geprägt. 42 %-43 % fahren täglich Sommer wie Winter mit dem PKW zur Arbeit. Bei den Fahrradfahrern schwankt die tägliche Nutzung witterungsbedingt stark zwischen Sommer und Winter (Sommer 20 %, Winter 12 %).

21% der Befragten gaben an, dass sie ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit kommen (entspricht 73 Personen). Für diese Befragten wurde der Fragenkomplex zu ÖPNV und PKW übersprungen.

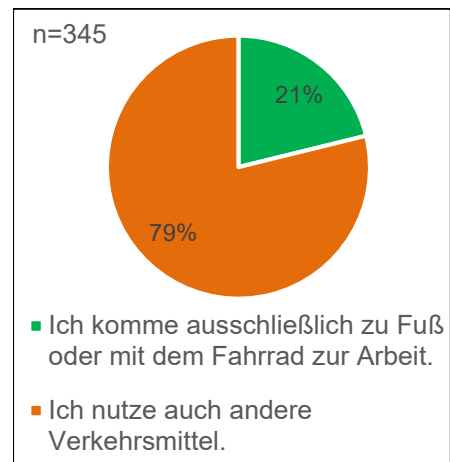


Abb. 2: Frage nach der Verkehrsmittelwahl

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

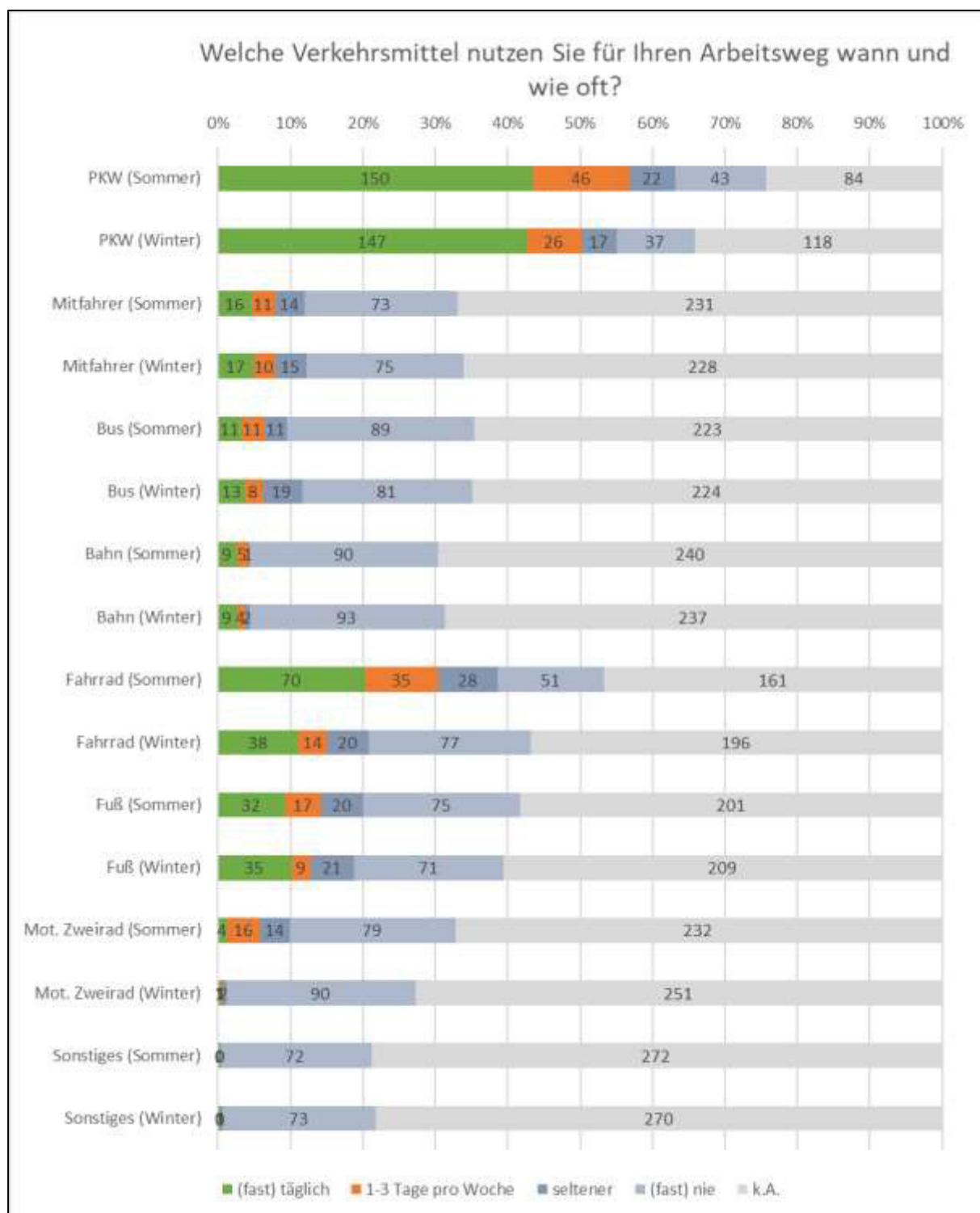


Abb. 3: Frage nach der Struktur der Verkehrsmittelwahl

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

2.2 Fahrrad

Gerade im innerstädtischen Bereich ist, bei einer ausreichenden Verkehrssicherheit, das Fahrrad ein praktisches und klimafreundliches Verkehrsmittel für den täglichen Arbeitsweg. Mit den folgenden Fragen sollen Hindernisse und Chancen für eine verstärkte Radnutzung eruiert werden

17 % (52 Mitarbeiter) besitzen selbst kein verkehrstaugliches Fahrrad. Dies lässt den Rückschluss zu, dass diese einer Fahrradnutzung eher ablehnend gegenüberstehen. Bei den folgenden Fragen ist in den Grafiken eine blaue Linie eingezeichnet. Diese stellt die 17 % Nichtradler im Bereich „Keine Angabe“ dar.

20 % der städtischen Arbeitnehmer kommen im Sommer täglich mit dem Rad zu Arbeit, weitere 12 % mehrmals die Woche (siehe S. 4 Verkehrsmittelwahl).

Bereits die Frage nach genügend gesicherten Abstellplätzen zeigt, dass hier Handlungsbedarf besteht. Lediglich im öffentlichen Raum ohne feste Abschließvorrichtung sind weitestgehend ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden. Ein sicherer, am besten überdachter Abstellplatz, unterstützt jedoch bereits deutlich die Bereitschaft der Radnutzung auf dem Weg zur Arbeit (ADFC 2010).

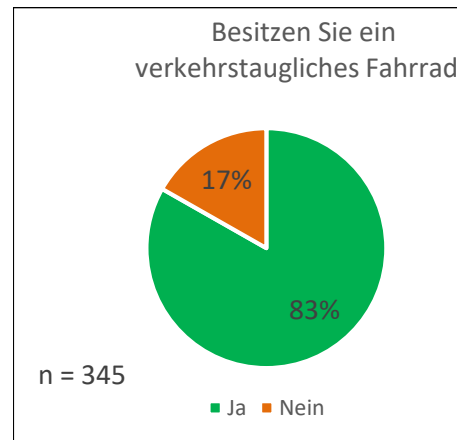


Abb. 4: Frage nach dem Fahrradbestand

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

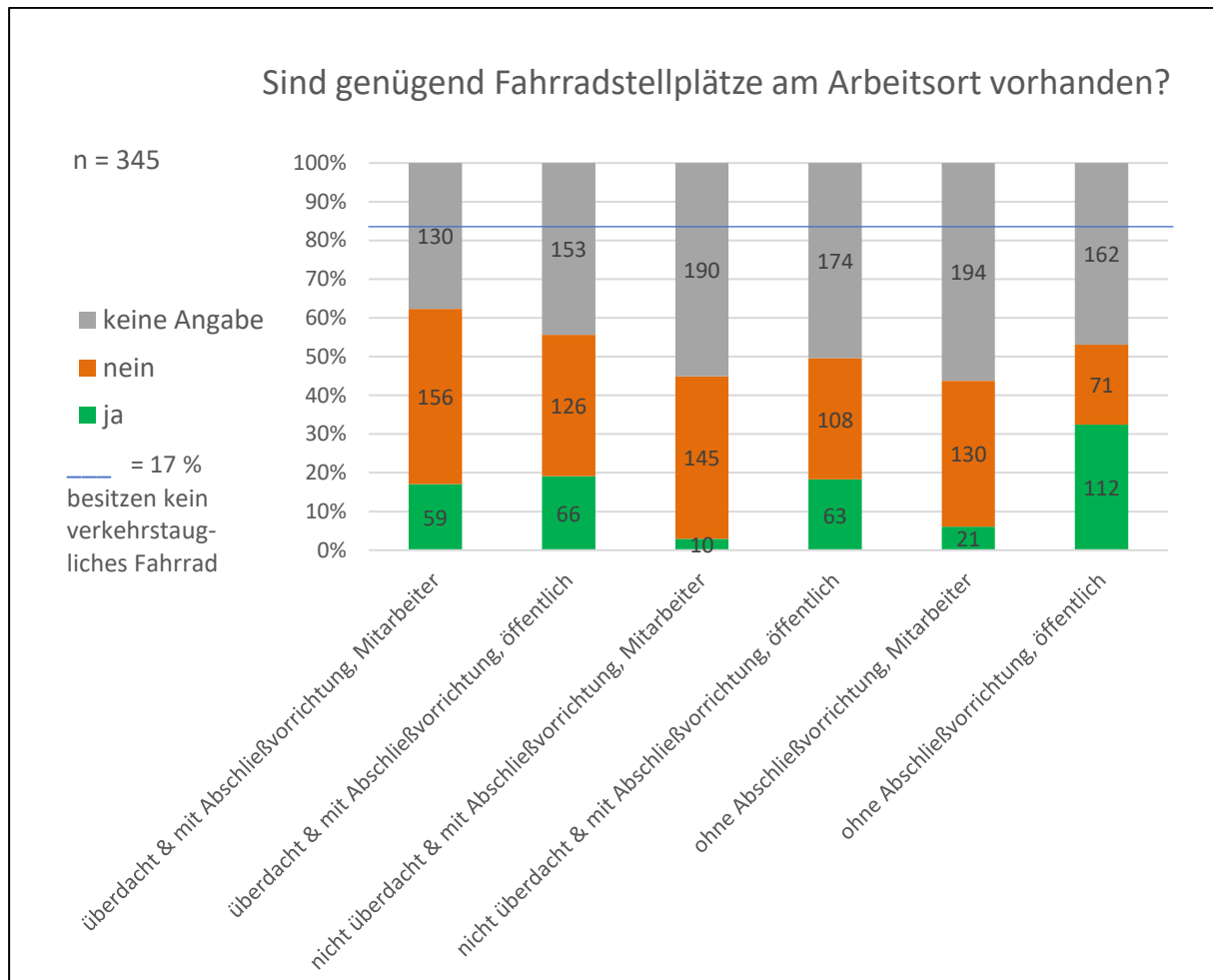


Abb. 5: Frage nach der Sicherheit der Fahrradabstellplätze

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Um weitere Anreize zu schaffen den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu gestalten, wurden verschiedene Möglichkeiten vorgeschlagen.

- Für die meisten städtischen Mitarbeiter steht an erster Stelle der Bonus für klimafreundliche Mobilität durch den Arbeitgeber. 46 % der Mitarbeiter sehen das als großen Anreiz.
- Die Möglichkeit das Dienstrad, oder ein Jobrad zu nutzen steht an zweiter Stelle (38 %).
- Eine erhöhte Sicherheit auf dem Arbeitsweg (Ausbau der Radwege) steigert für 35 % der Befragten die Attraktivität.

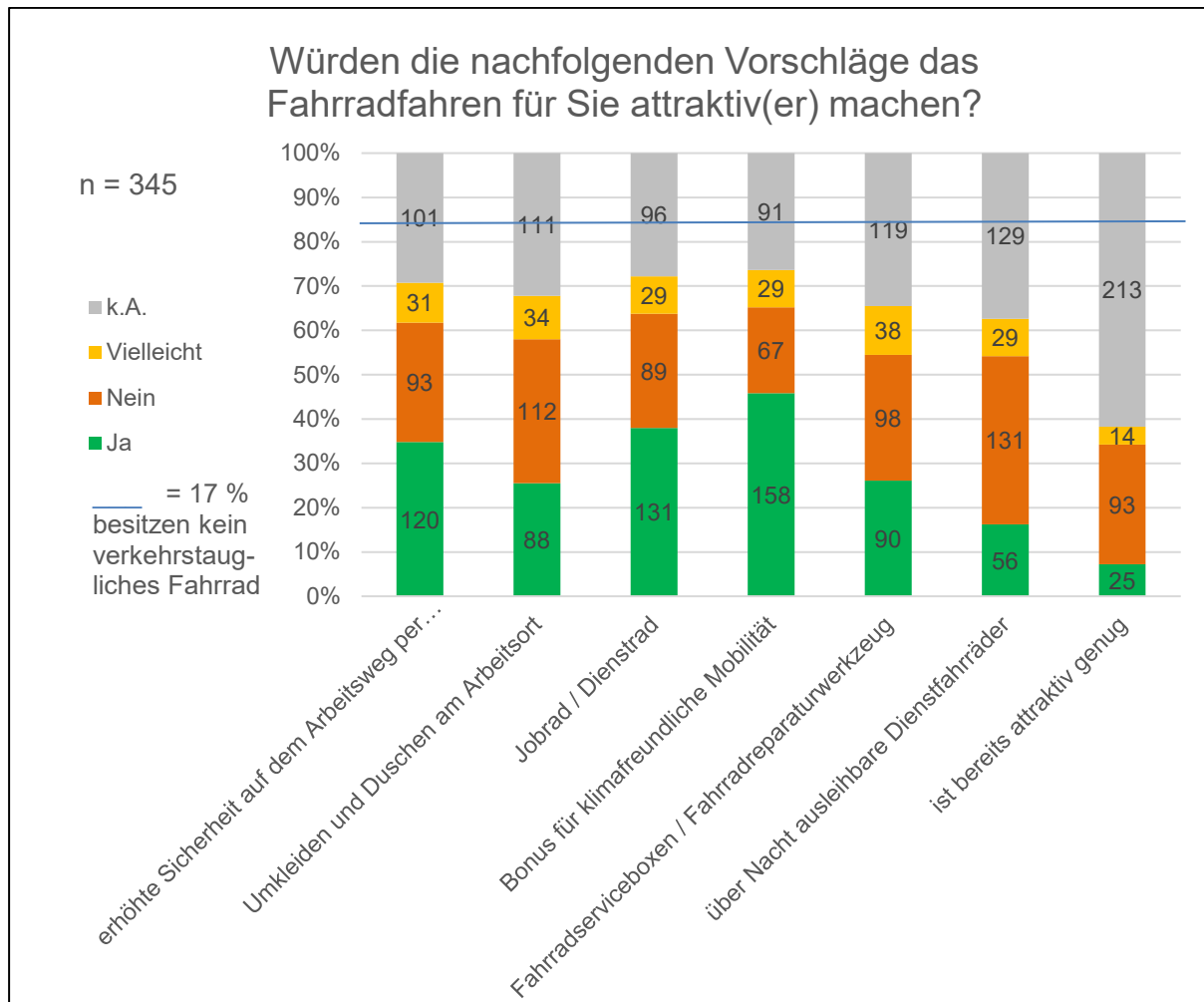


Abb. 6: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung für das Fahrrad

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

2.2.1 Ansätze Fahrrad

Den freien Anmerkungen zum Teilbereich Fahrrad ist zu entnehmen, dass gerade die Möglichkeit ausreichender, sicherer und am besten überdachter Abstellplätze für Fahrräder ein, wenn nicht sogar der entscheidende Punkt für die Nutzung des Rades darstellt (unter Voraussetzung einer annehmbaren Streckenentfernung). Gegenüber der Bereitstellung von PKW-Parkplätzen, sind Fahrradstellplätze auch für den Arbeitgeber kostengünstiger und flächensparender.

Für die Attraktivitätssteigerung der Fahrradnutzung sollten in erster Linie die Abstellmöglichkeiten an den verschiedenen Arbeitsorten optimiert werden und in einem zweiten Schritt Boni für klimafreundliche Mobilität sowie Dienst- und Jobräder eingeführt werden.

2.3 ÖPNV

Der ÖPNV, Bus und Nahverkehr der Bahn, stellt durch die Gleichzeitigkeit der Beförderung vieler Personen einen wichtigen Baustein für das umweltfreundliche und nachhaltige Mobilitätsmanagement dar. Je mehr Fahrgäste transportiert werden, umso geringer sind der Energieverbrauch und die dazu gehörigen THG-Emissionen pro-Kopf. Gleichzeitig wird das individuelle Verkehrsaufkommen in Form von PKW und Motorrädern reduziert, die Staufahrt – gerade zu Stoßzeiten auf dem Arbeitsweg – und der Bedarf an Parkflächen werden verringert. Vor diesem Hintergrund werden im Zuge dieser Befragung Antworten auf eine mögliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gesucht.

Nach Auswertung der Verkehrsmittelwahl (Kapitel 2.1.) nutzen bereits 6 % Bus und/ oder Bahn ausschließlich für den täglichen Arbeitsweg, weitere 4,5 % 1-3x die Woche. (73 Personen (21 %) kommen ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit, ihnen wurden die folgenden Fragen nicht gestellt).

Zeitmanagement, Zeitdauer und Kosten sind die größten Fragestellungen bei der Verkehrsmittelwahl. Durch die vorgegebenen Routen und die dazugehörige Taktung der Fahrpläne unterliegt der ÖPNV einem genauen System, welches zur individuellen Arbeitsweggestaltung passen muss. So wurden für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV Möglichkeiten genannt, welche die Attraktivität des ÖPNV steigern können.

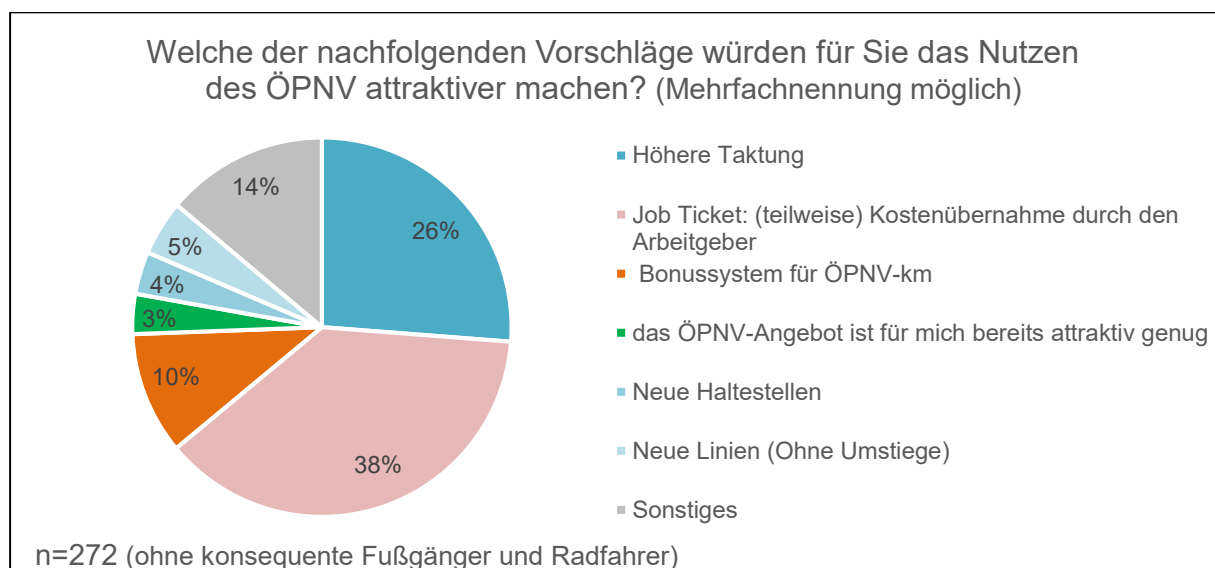


Abb. 7: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

- 38 % nennen das Job-Ticket oder eine auch teilweise Kostenübernahme durch den AG als größten Anreiz.
- Eine höhere Taktung nennen 26 % als wichtigen Punkt.
- Neue Linien und neue Haltestellen werden von 4 % bis 5 % genannt. Die Auflistung der Linien- und Haltestellenwünsche befindet sich im Anhang 0.
- Unter der Angabe „Sonstiges“ konnten freie Angaben gemacht werden. Diese wurden im Nachgang kategorisiert:

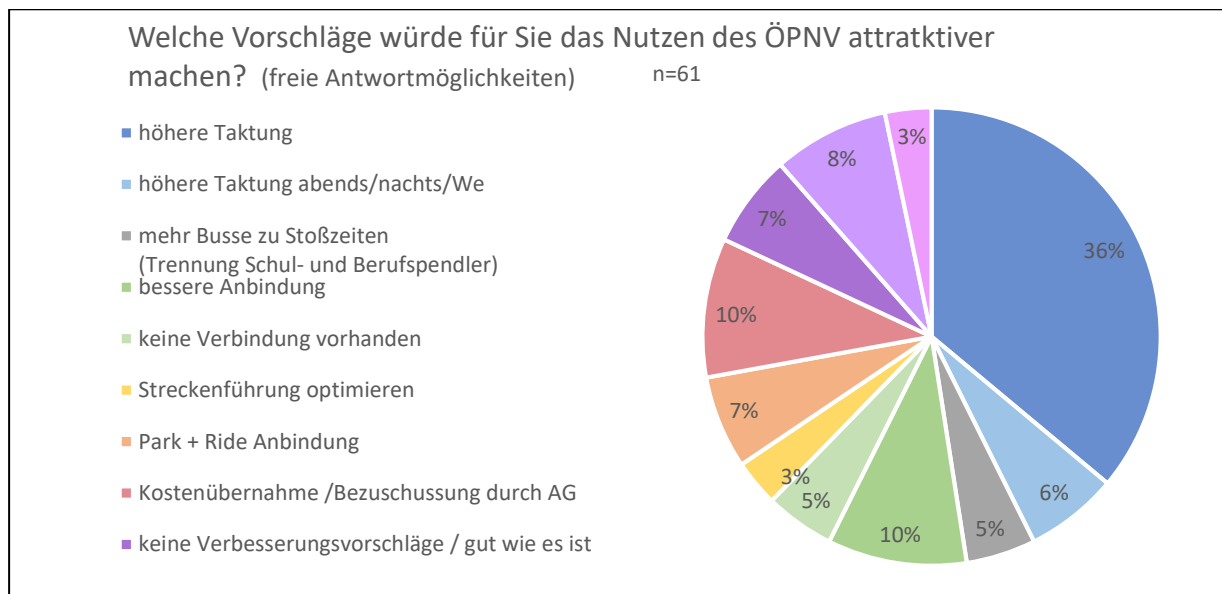


Abb. 8: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (freie Antwortmöglichkeit)

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

- Den größten Anteil hat auch hier wieder eine höhere Taktung. Weitestgehend enthalten die freien Angaben Stellungnahmen, welche auch zuvor bereits genannt wurden, oder genannt werden konnten. Durch die eigene Formulierung wurden diese jedoch noch präzisiert und höherer Nachdruck verliehen. (Die genauen Formulierungen befinden sich im Anhang 0).

Für einen Überblick wurden die anfallenden Kosten, sowie die Nutzung der VGN-App bei den aktuellen ÖPNV-Nutzern erfragt:

- Bei 46 % der Befragten die den ÖPNV nutzen, liegen die Kosten monatlich bei bis zu 30 €. Weitere 31 % zahlen zwischen 30€-60€.

- 38 der Befragten gaben an, bereits eine „Dauerkarte“ für den ÖPNV zu besitzen. Darin halten mit 34 % die Jahreskartenabonnementen sogar den größten Anteil.
- Die VGN-App, über die es sich schnell und einfach über Bus- und Bahnverbindungen informieren lässt, ist 53 % bekannt. Genutzt wird sie jedoch nur von 17 %. Ebenfalls für 17 % ist die App nicht relevant, in den meisten Fällen, weil der Wohnort nicht an das VGN-Netz angeschlossen ist, kein ÖPNV genutzt wird oder auch weil das Handy zu alt ist.

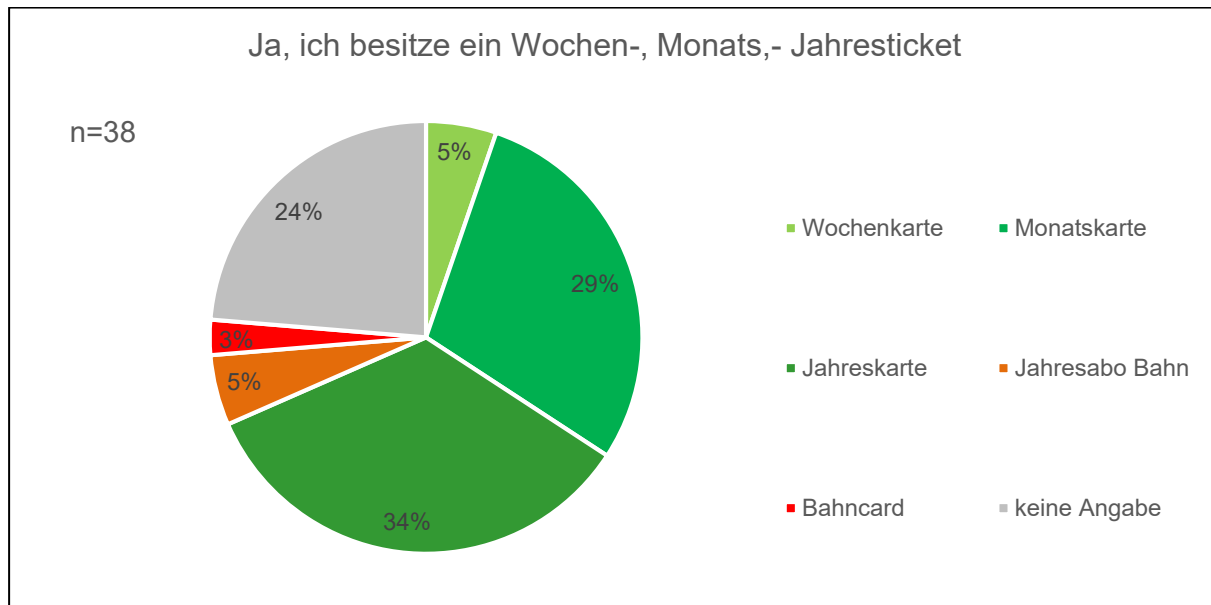


Abb. 9: Frage nach dem Besitz von Volumen-Tickets im ÖPNV

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

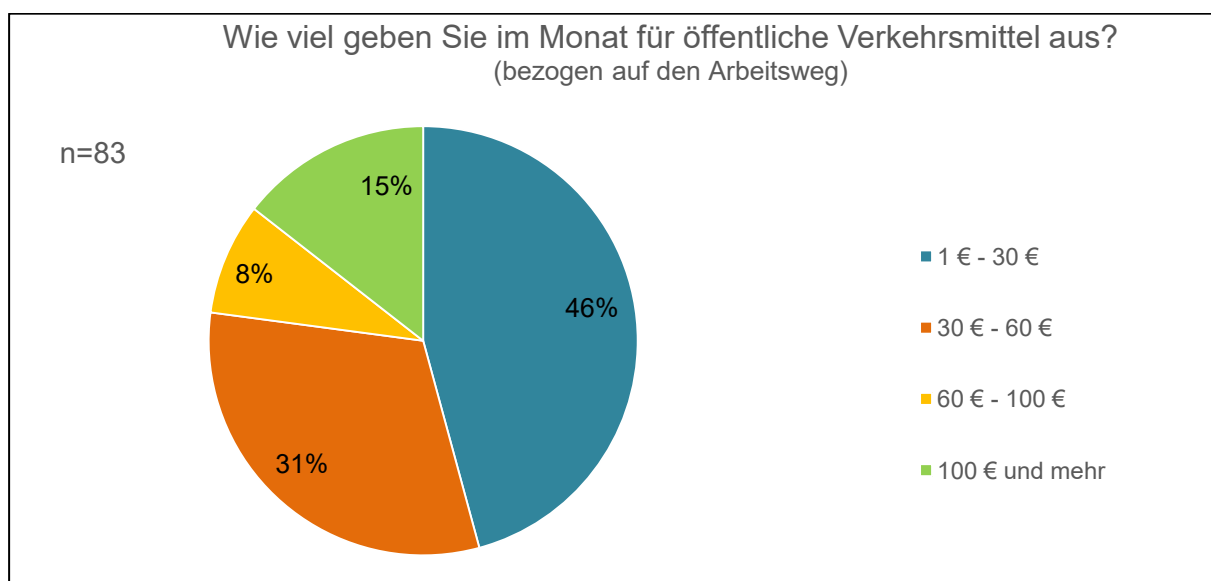


Abb. 10: Frage nach den Ausgaben für ÖPNV

2.3.1 Ansätze ÖPNV

Für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bieten sich für die Stadtverwaltung/ AG primär folgende Ansatzpunkte:

- Kostenübernahme/ Bezuschussung der Fahrtkosten; Job-Ticket
- Beantragung einer höheren Taktung zu Stoßzeiten, sowie Trennung von Schul- und „Berufs“-bussen

Weiteres:

- Bessere Anbindung des Landkreises

2.4 PKW

Der PKW ist der Inbegriff der individuellen Mobilität. Gerade bei Gleitzeit und flexiblen Arbeitszeiten ist der Vorteil des PKW als motorisiertes, individuelles Transportmittel enorm. Platzanspruch, Energieaufwand und THG-Emissionen (sofern kein E-Auto) sind jedoch ebenfalls hoch. Die Verkehrswende mit einer deutlichen Reduzierung des Energieaufwandes und der THG-Emissionen ist auf die deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs angewiesen.

- 57 % der städtischen Angestellten kommen grundsätzlich mit dem Auto zur Arbeit, 16 % nehmen gelegentlich das Auto. (21% kommen grundsätzlich zu Fuß oder mit dem Rad. 6 % nehmen die öffentlichen Verkehrsmittel)
- 92 % der Teilnehmer (ohne konsequente Fuß-Rad-ÖPNV-Nutzer) steht ein PKW für den Arbeitsweg grundsätzlich zur Verfügung. Car-Sharing wird nur von einer Person genutzt, zusätzlich zum eigenen PKW. Je 1% steht ein Auto ausnahmsweise, oder gar nicht zur Verfügung.

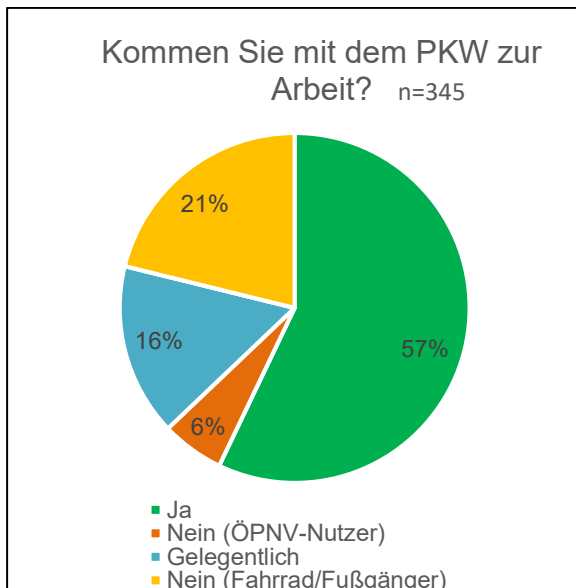


Abb. 11: Frage nach der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

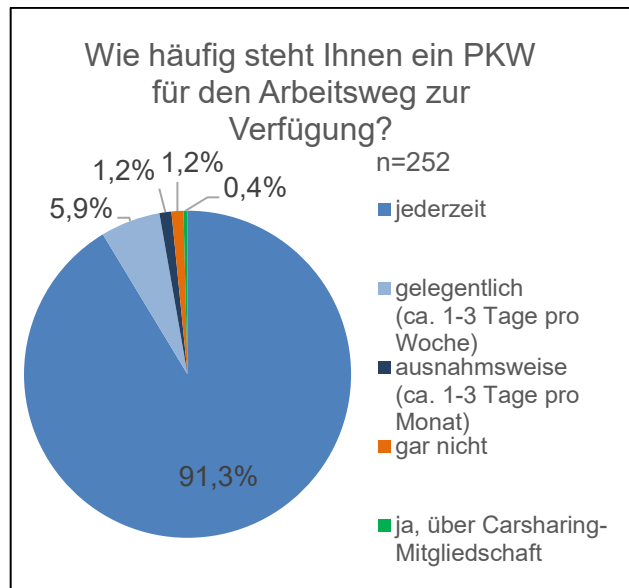


Abb. 12: Frage nach der Verfügbarkeit eines PKW für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

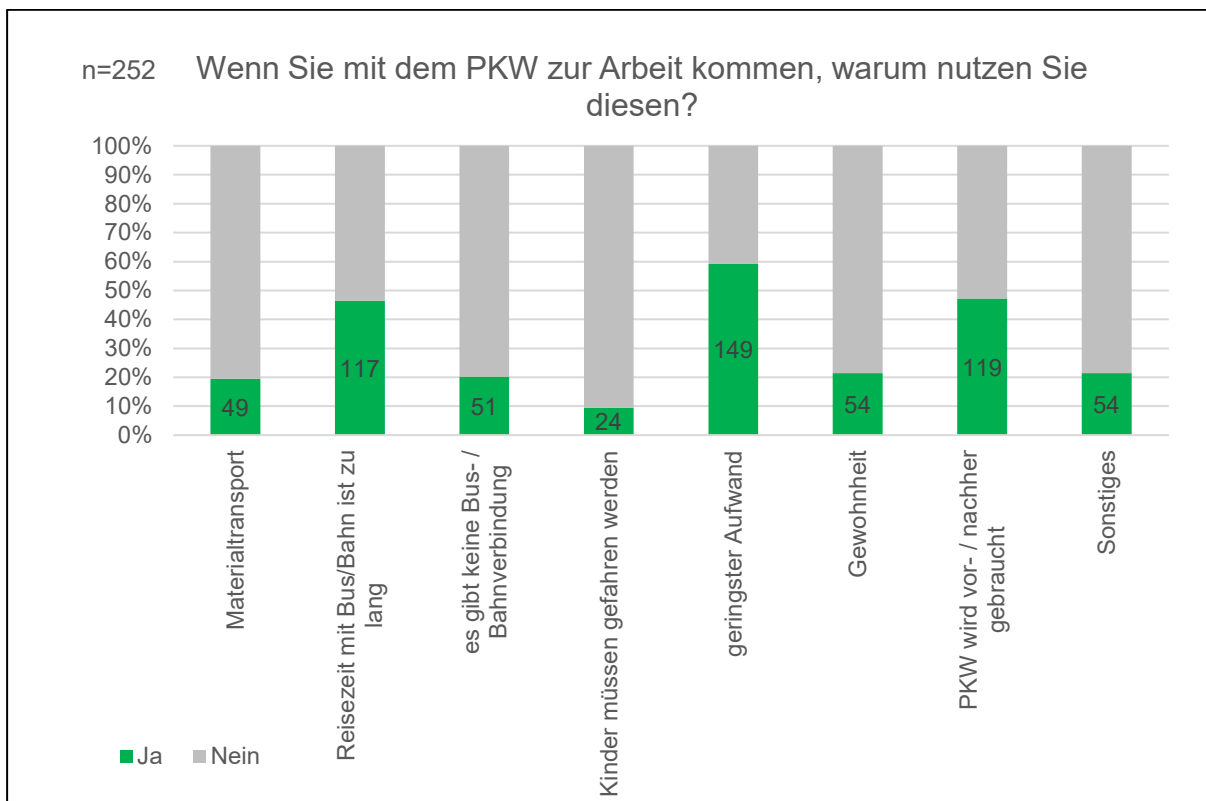


Abb. 13: Frage nach den Gründen für die Wahl eines PKW für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Die hohe Nutzerfreundlichkeit der eigenen PKW-Nutzung spiegelt sich in den Antworten auf die Frage „Warum der PKW genutzt wird“ wider:

- Für die meisten Befragten (43%) stellt es ganz einfach den geringsten Aufwand dar, bzw. ist es Gewohnheit (16 %).
- An zweiter Stelle wird genannt, dass die vergleichbare Strecke mit ÖPNV viel länger dauern würde (34 %), bzw. es keine ÖPNV-Anbindung gibt (15 %).
- Die Verbindung des Arbeitsweges mit anderen Aufgaben vor- und nachher (z.B. Einkauf) ist für 119 Befragte ausschlaggebend für die PKW-Nutzung, bzw. dass die Kinder gefahren werden müssen (34 %).

Für die zufriedenstellende Nutzung des eigenen PKWs für den täglichen Arbeitsweg spielt die Parkmöglichkeit vor Ort eine bedeutende Rolle.

Bezüglich der Parkplatzsituation werden folgende Aussagen getroffen:

- 56 % geben an, dass ausreichend Stellplätze am Arbeitsort vorhanden sind.
- 74 % parken auf kostenfreien Parkplätzen, 13 % auf kostenpflichtigen (13 % ohne Angabe).
- Eine Ladesäule für E-Autos auf den Stellplätzen am Arbeitsort stellt für 36 % einen Anreiz für die private Anschaffung eines E-Autos dar.

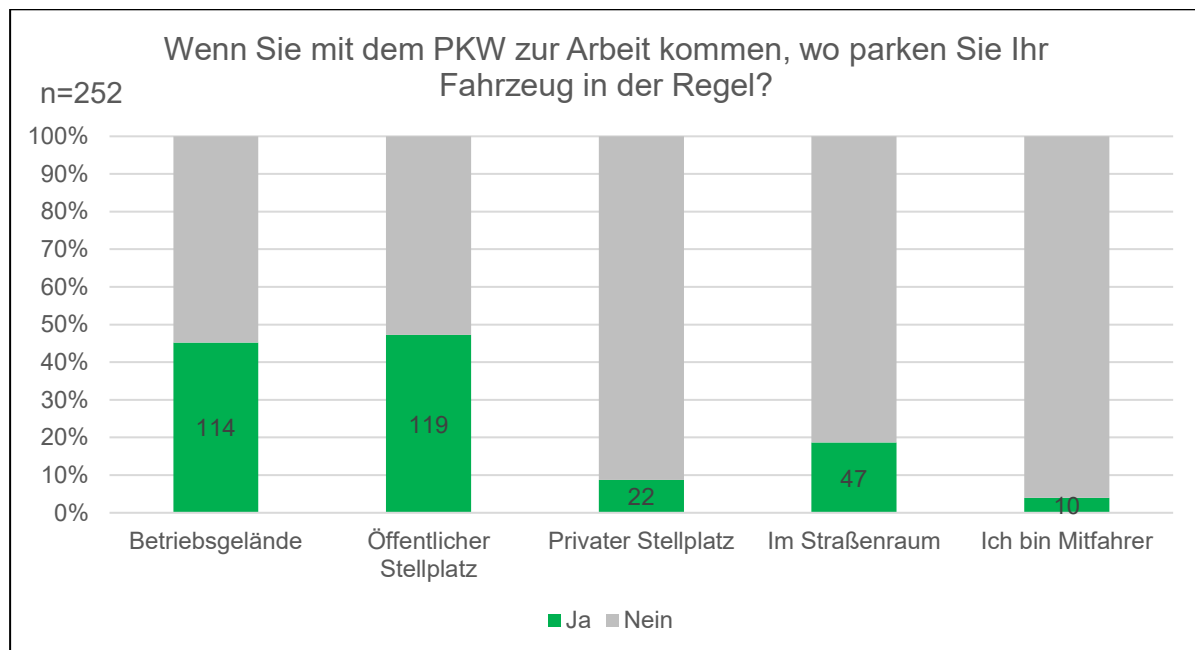


Abb. 14: Frage nach den Parkmöglichkeiten für den PKW

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Neben der Nutzung des ÖPNV, der Fußgänger und Radfahrer stellen Fahrgemeinschaften eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung des Individualverkehrs dar. Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften wird ebenfalls das Verkehrsaufkommen reduziert und werden weniger

Parkflächen benötigt. Anhand der Umfrage wird jedoch deutlich, dass die Bereitschaft dazu gering ausfällt:

- nur etwa 15 % können sich eine Fahrgemeinschaft vorstellen
- ca. 12 % nutzen sie bereits

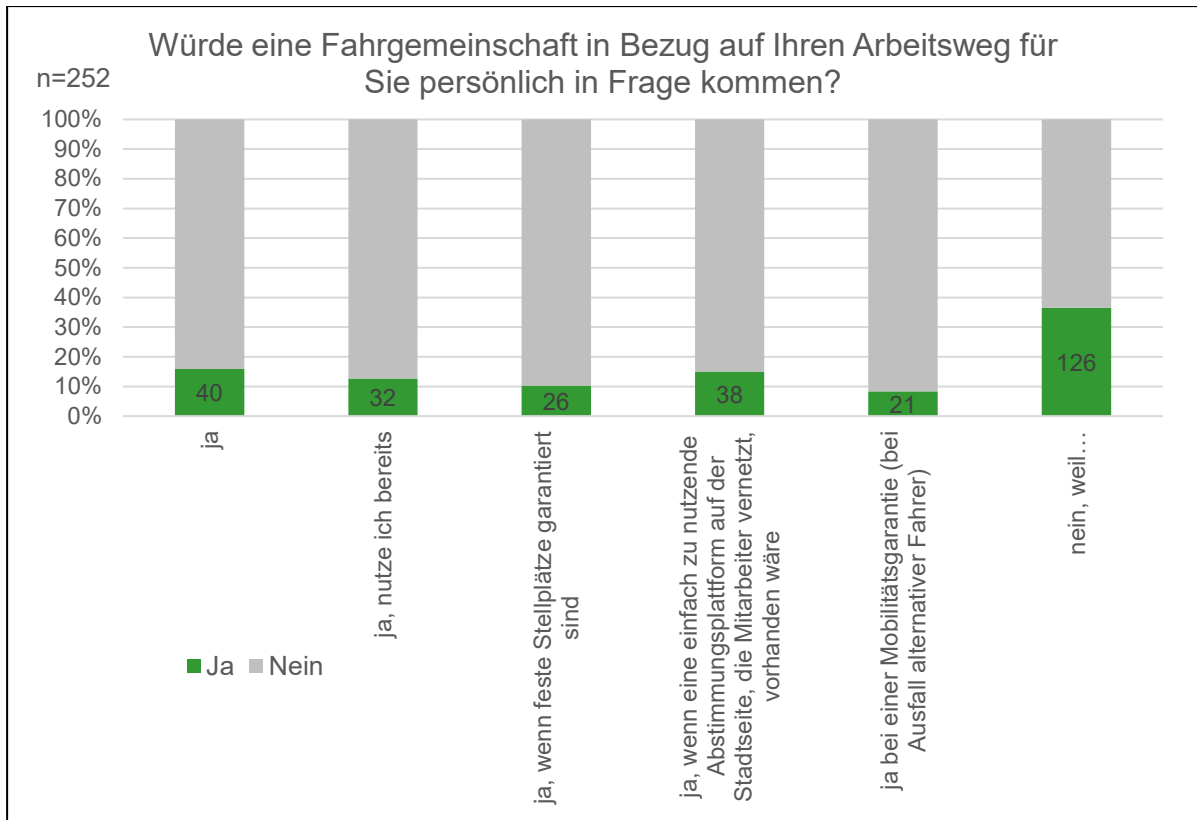


Abb. 15: Frage nach dem Potenzial für Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

- 36 % schließen eine Fahrgemeinschaft aus. 123 der Befragten haben diese Aussage kommentiert. Die Begründungen wurden kategorisiert:

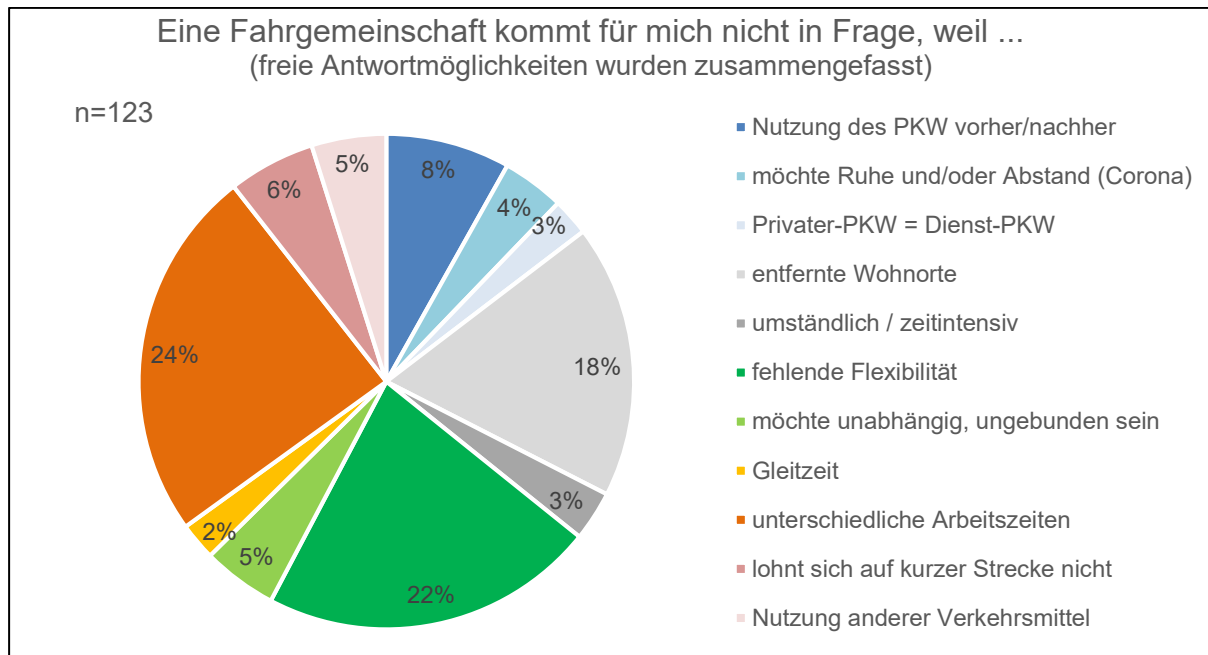


Abb. 16: Frage nach den Gründen, warum eine Fahrgemeinschaft nicht in Frage kommt

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

2.4.1 Ansätze PKW

Der PKW ist für > 57 % der städtischen Mitarbeiter das Verkehrsmittel für den täglichen Arbeitsweg.

Für Mitarbeiter mit Wohnort außerhalb des Stadtgebietes ist der PKW mitunter die einzige Möglichkeit den Arbeitsort zu erreichen (Nichtvorhandene, oder nicht ausreichende ÖPNV-Anbindung). Der hohe Komfort durch kurze Wege und individuelles Zeitmanagement, aber auch die reine Gewohnheit spielen eine große Rolle bei der täglichen PKW-Nutzung.

Für die Umstrukturierung des individuellen Mobilitätsverhaltens bedarf es daher viel Aufklärung, Anreize und Unterstützung:

- Unterstützung von Fahrgemeinschaften durch Etablierung einer Plattform
- Optimierung des ÖPNV
- Förderung des innerstädtischen Radfahrens

2.5 Dienstwege und -reisen

Die Dienstwege und -reisen der städtischen Mitarbeiter sind ein weiterer Bestandteil des kommunalen Mobilitätsmanagements. Auf die Verkehrsmittelwahl für beruflich bedingte Fahrten innerhalb der Stadt Bayreuth und auch überregional hat der Arbeitgeber, die Stadtverwaltung, einen großen Einfluss.

Von den 345 Teilnehmern der Umfrage sind 228 berufsbedingt unterwegs. Davon sind 108 Teilnehmer grundsätzlich alleine unterwegs, 92 teilweise mit Mitfahrern.

2.5.1 Innerstädtische Dienstwege- und -reisen

154 Mitarbeiter (68 %) können sich vorstellen ein Dienstrad / Lastenrad / E-Bike für dienstliche Wegstrecken zu nutzen.

- Die mögliche Entfernung umfasst eine Spanne von 1- 25 km.
- Mit 5 km einfache Wegstrecke sind vom Stadtzentrum aus nahezu alle Stadtteile erreichbar, ausgenommen Bindlach mit knapp 7 km Entfernung.

Für die einfache Wegstrecke sind folgende Entfernungen für die Befragten vorstellbar (n = 139):

- 46 % können sich vorstellen im Stadtgebiet das Rad zu nutzen (bis 5 km)
- 7 % bis 3 km, unter 1-2 km 6,5 %
- Bis 10 km sind 21% bereit auf ein Dienstrad umzusteigen.
- Bis 15 km 10 %.

Als Ergebnis kann mit 68 % eine hohe Bereitschaft auf Diensträder für innerstädtische dienstliche Wege umzusteigen festgestellt werden.

Für die „Nicht-Nutzung-von-Diensträdern“ wurden folgende Gründe genannt. Diese wurden frei formuliert und im Zuge der Auswertung kategorisiert:

- Für 43 % der Teilnehmer sind die Wegstrecken zu lang (andere Städte, Landkreis) oder auch zu kurze (Strecken, die schneller zu Fuß gegangen werden).
- In 16 % der Fälle stehen Materialtransport und erforderliches Outfit einer Radnutzung entgegen.
- 2 % möchten grundsätzlich kein Fahrrad nutzen.

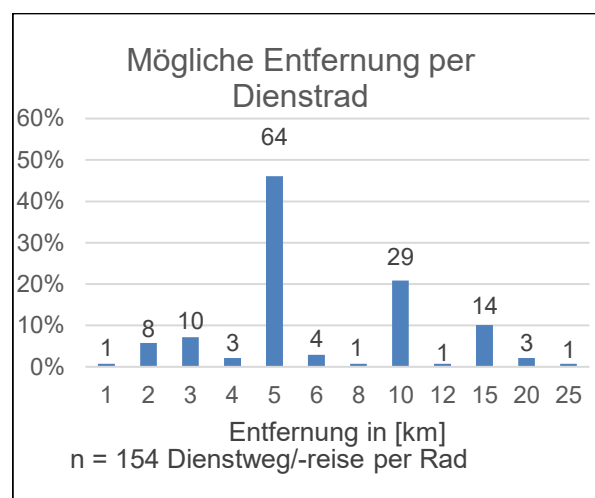


Abb. 17: Frage nach der möglichen Entfernung für Dienstwege per Rad

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

- 27 % haben keine Gründe genannt (ggf. kann hier doch eine Nutzung angeregt werden).
- Bei 12 % stehen organisatorische Gründe im Vordergrund. Diese gilt es von Seiten der Stadtverwaltung zu beheben. Hierbei genannt sind die mangelnden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, sowie die (noch) nicht vorhandenen Diensträder. Weiter wird auch die Organisation des Dienstrades für Dienstwege/-fahrten als umständlich angesehen. Hierbei gilt es ein den Dienstwagen entsprechendes, oder sogar vereinfachtes „Buchungssystem“ zu etablieren.

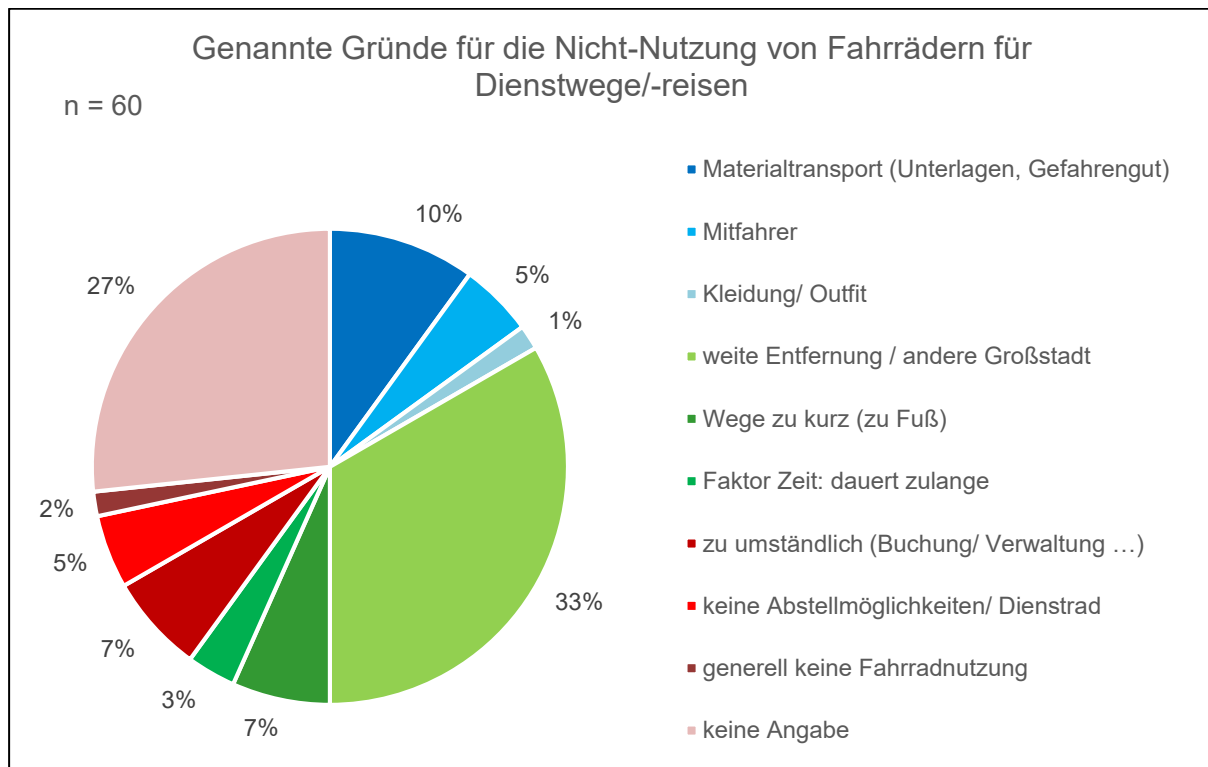


Abb. 18: Frage nach den Gründen für eine Nicht-Nutzung von Fahrrädern für Dienstwege

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

2.5.2 Überregionale Dienstreisen

Für überregionale Dienstreisen wurde die Nutzung der Bahn als klimafreundliches Verkehrsmittel erfragt.

- Aktuell wird bei 59 % der überregionalen Dienstreisen der PKW genutzt.
- Von den 228 städtischen Mitarbeitern, welche Dienstreisen unternehmen, können sich jedoch 51% grundsätzlich vorstellen die Bahn zu nutzen.

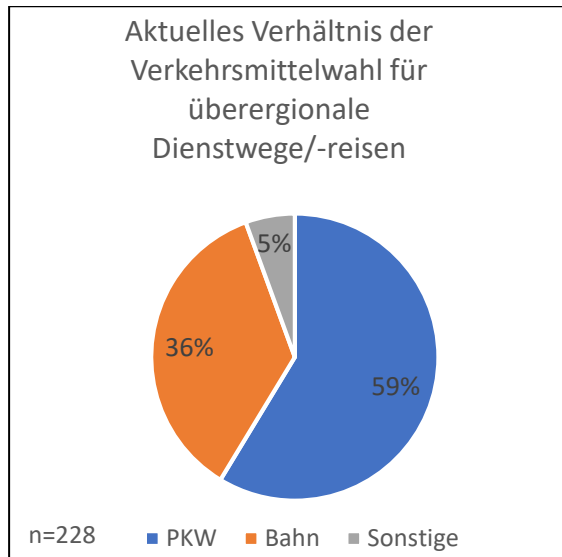


Abb. 19: Verkehrsmittelwahl für überregionale Dienstwege

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

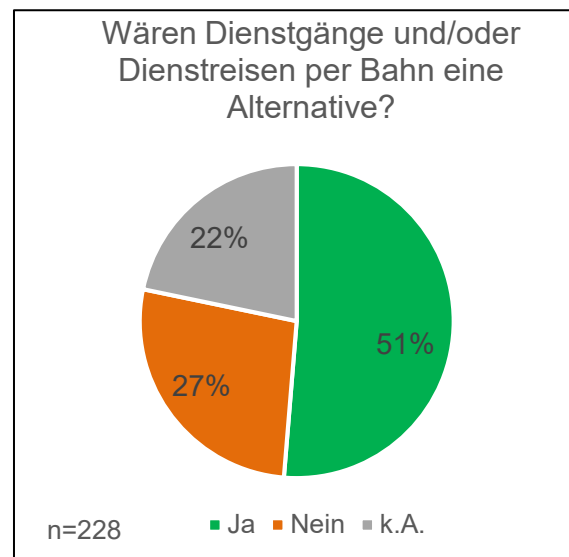


Abb. 20: Frage nach der Möglichkeit für Dienstreisen alternativ per bahn

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

- Gründe für und gegen eine Bahnnutzung wurden ebenfalls erfragt, um mögliche Anreize und Hindernisse zu erfragen. Es wurden 83 Gründe für die Nutzung der Bahn genannt („ja, wenn ...“) und 43 Gründe dafür, was der Nutzung der Bahn widerspricht („nein, weil...“). Nicht enthalten in der Auswertung sind diejenigen, welche die Bahn bereits nutzen (36%, siehe Auswertung Anteile der Verkehrsmittelwahl bei überregionalen Dienstreisen und Dienstgängen S.14).

Die frei formulierten Antworten wurden kategorisiert. Die Auflistung aller Antworten befindet sich im Anhang.

Nutzung der Bahn für Dienstreisen, wenn...

n = 83

- schnelle Verbindung
- Zeitaufwand vgl. mit PKW
- gute Anbindung zum Zielort (Voraussetzung)
- An-, Abreise morgens/abends möglich od. ggf. mit Übernachtung
- Fahrzeit als Arbeitszeit
- Kostenübernahme durch AG
- Gepäcktransport/ garantierte Staufächer und Sitzplatzgarantie
- Sonstiges

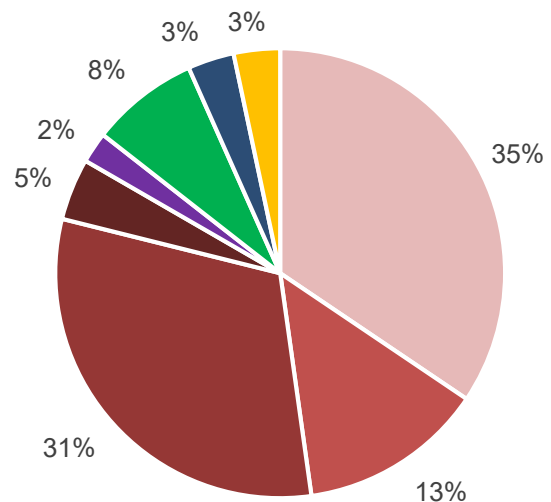


Abb. 21: Frage nach den Voraussetzungen für Dienstreisen per Bahn

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Keine Nutzung der Bahn für Dienstreisen, weil...

n = 43

- umständlich / schlechte Verbindung
- Zeitaufwand nicht vgl. mit PKW
- keine gute Anbindung zum Zielort
- An-, Abreise morgens/abends nicht möglich
- Überschreitung der Fahrzeit als Arbeitszeit
- Gepäcktransport
- Sonstiges
- keine überregionalen Dienstreisen

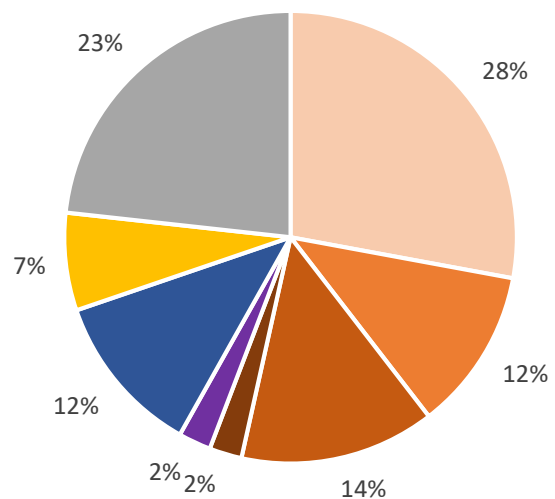


Abb. 22: Frage nach den Hinderungsgründen für Dienstreisen per Bahn

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Zusammenfassung der Gründe für/ gegen Bahn für Dienstreisen:

Grundsätzlich werden mehr Angaben gemacht, was für die Nutzung der Bahn spricht, bzw. welche Voraussetzungen erfüllt sein sollten/ müssten.

- Ganze 79 % nennen eine gute Anbindung und schnelle Verbindung als Voraussetzung. Wichtig dabei ist auch die Anbindung des Zielortes an den Zielbahnhof.
- 10 % wünschen sich stärkere Unterstützung durch den Arbeitgeber: Kostenübernahme durch Arbeitgeber 8%, Fahrzeit als Arbeitszeit 2 %

Im Gegenzug werden die gleichen Argumente aufgeführt, weshalb eine Bahnnutzung nicht möglich ist

- 54 % nennen einen erhöhten Zeitaufwand und ungenügende Anbindung als Grund für die „nicht-Nutzung der Bahn“
- bei 12 % verhindert der umfangreiche Gepäcktransport die Nutzung der Bahn
- ebenfalls 2% nennen die längere Fahrzeit als nicht anrechenbare Arbeitszeit als Hinderungsgrund.

2.5.3 Ansätze Dienstreisen und -wege

Für die nachhaltige Gestaltung der Dienstwege, und -reisen habe sich folgende Ansatzpunkte herauskristallisiert:

Innerstädtische Wege

- Erweiterung und Ausbau der sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den verschiedenen städtischen Dienststellen
- Etablierung einer kommunalen Diensträder-Flotte mit einfachem Buchungs-/Leihsystem

Überregionale Dienstreisen

- Einführung der Bahn als priorisiertes Verkehrsmittel für überregionale Dienstreisen
- Erstellung eines Kriterienkataloges über
 - „zumutbare“ Reisezeiten
 - Anerkennung der Fahrzeit als Arbeitszeit
 - Kostenübernahme

Aktuell scheint es unterschiedliche Regelungen z.B. bei der Kostenübernahme zu geben. Eventuell ist dies auf Unterschiede zwischen Stadt- und Schulverwaltung zurückzuführen und auch zukünftig rechtlich unterschiedlich zu behandeln.

2.6 Kernaussagen

Zusammenfassend können folgende, aus der Befragung herauskristallisierte Erkenntnisse wiedergegeben werden:

- 57 % der städtischen Angestellten kommen grundsätzlich mit dem Auto zur Arbeit, 16 % nehmen gelegentlich das Auto. 6 % fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. 21% kommen grundsätzlich zu Fuß oder mit dem Rad.
Die Entfernung von Wohn- zu Arbeitsort ist bei 153 Teilnehmern nicht weiter als 5 km, die 21% Fußgänger und Radfahrer entspricht jedoch „nur“ 73 Personen.
- Aufgrund der flexiblen Arbeitszeiten, der verschiedenen Wohnorte und Wegstrecken ist der Arbeitsweg eine sehr individuelle Angelegenheit.
- Der ÖPNV ist für viele Unattraktiv aufgrund der längeren Fahrzeiten und geringen Taktung. Im Landkreis besteht darüber hinaus öfters kein Anschluss an das ÖPNV-Netz.
- Von den Mitarbeitern, die mit dem Auto zur Arbeit kommen, geben 59 % an, das Auto zu nutzen, weil es den geringsten Aufwand bedeutet, weitere 21%, nutzen den PKW aus Gewohnheit. Für den Umstieg weg vom eigenen Auto hin zur umweltfreundlichen Mobilität braucht es daher viel Aufklärung und Anreize, da es eine große Veränderung des gewohnten Ablaufes bedeutet.
- Aktuell wird bei 59 % der überregionalen Dienstreisen der PKW genutzt. Von den 228 städtischen Mitarbeitern, welche Dienstreisen unternehmen, können sich jedoch 51% grundsätzlich vorstellen die Bahn zu nutzen. Ebenso besteht eine hohe Bereitschaft für innerstädtische Dienstwege Diensträder zu nutzen (> 46 %).

Für das Mobilitätsmanagement der Stadt Bayreuth ergeben sich dadurch folgende Ansatzpunkte, um die Arbeits-, sowie Dienstwege und -reisen der städtischen Mitarbeiter klimafreundlicher zu gestalten:

- Für die Attraktivitätssteigerung der Fahrradnutzung sollten in erster Linie die Abstellmöglichkeiten an den verschiedenen Arbeitsorten optimiert werden und in einem zweiten Schritt Boni für klimafreundliche Mobilität sowie Dienst- und Jobräder eingeführt werden.
- Die hohe Bereitschaft auf Diensträder bei innerstädtischen Fahrten umzusteigen (46 %), sowie auch bei überregionalen Fahrten die Bahn zu nutzen (51%) muss von Seiten der Stadtverwaltung unterstützt und gefördert werden.
 - Diensträder anschaffen (inkl. Abstellanlagen und Buchungssystem)
 - Bahn als priorisiertes Verkehrsmittel für überregionale Dienstreisen festlegen
- Für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bieten sich für die Stadtverwaltung/ AG primär folgende Ansatzpunkte:
 - Kostenübernahme/ Bezuschussung der Fahrkosten; Job-Ticket
 - Beantragung einer höheren Taktung zu Stoßzeiten, sowie Trennung von Schul- und „Berufs“-Bussen
 - Bessere Anbindung des Landkreises

2.7 Potenzialanalyse

Insgesamt werden durch den einfachen Arbeitsweg täglich 4.505 km durch die städtischen Mitarbeiter zurückgelegt. Davon entfallen 437 km auf Strecken bis zu einer Weglänge ≤ 5 km. Ausschließlich mit dem Rad oder zu Fuß werden aktuell 189 km zurückgelegt (einfache Wegstrecke). Allein innerhalb der Stadt Bayreuth werden täglich 227 km einfache Wegstrecke grundsätzlich mit dem PKW zurückgelegt. Durch eine Verhaltensänderung auf dem täglichen Arbeitsweg können die verkehrsbedingten THG-Emissionen deutlich reduziert werden.

2.7.1 THG-Minderungspotenzial

Die einfachen Wegstrecken werden mit den Emissionswerten des Klimaschutzplaners (KSP) für den entsprechenden THG-Ausstoß berechnet. Es erfolgt eine Betrachtung der PKW-Nutzung und der Einsparung bei Umstieg auf Fahrrad/ zu Fuß. Eine Betrachtung der Einsparungen durch eine verstärkte Nutzung des ÖPNV und der Bahn ist anhand der vorliegenden Datenlage nicht möglich¹.

Tab. 1: THG-Einsparpotenzial

	Einfache Wegstrecke	THG
Arbeitsweg-km gesamt	4.505 km	
davon Arbeitswege ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes	531 km	
davon Arbeitsweg-km ≤ 5 km	437 km	
davon Arbeitswege per Fuß und Rad	189 km	Bereits vermieden 46 kg
Grundsätzlich mit PKW	3.479 km	845 kg
davon ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes	227 km	55 kg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Durch die aktuelle vorhandene Fuß- und Radnutzung werden jährlich bereits 92 kg täglich vermieden (Hin- und Rückweg = 2×46 kg). Hier berücksichtigt sind nur die ausschließlichen

¹ Es ist nicht bekannt welche Strecken mit Bahn und Bus zurückgelegt werden (können). Weiterhin werden die THG-Emissionen bei Bus und Bahn nach Platzkilometer ausgegeben nicht nach Strecken-km. Es wäre eine Umrechnung pro – Kopf anhand der Auslastung notwendig um einen Vergleich zu den PKW-Emissionen an dieser Stelle ziehen zu können.

Fahrradfahrer und Fußgänger. Hinzu kommen weitere Einsparungen durch die gelegentliche Fahrradnutzung.

Von 57 % der städtischen Angestellten wird der PKW grundsätzlich für den täglichen Arbeitsweg genutzt. Hierdurch fallen rund 3.500 km an, das entspricht durchschnittlichen THG-Emissionen von 845 kg. Für Hin- und Rückweg sind es 1.690 kg, also 1,7 t THG-Emissionen.

Allein innerhalb des Stadtgebietes (Wohn- und Arbeitsort in der Stadt Bayreuth) werden 227 km grundsätzlich mit dem PKW zurückgelegt. Dies sind einfache Wegstrecken von durchschnittlich 4,5 km. Werden diese auch mit dem Rad oder anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt können täglich bis zu 110 kg eingespart werden.

2.7.2 Wirtschaftliche Aspekte

Nutzen, Kauf und Unterhalt eines Verkehrsmittels verursachen dem Nutzer aber auch der Allgemeinheit Kosten (zzgl. externe Kosten: Umweltwirkung, Lärm, Emissionen). Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, wie etwa dem Pkw sind Kosten des Rads deutlich geringer. Nutzungskosten eines Fahrrades liegen bei rund 10 Cent/ km, hier sind Anschaffungspreis, Reparaturen sowie fahrradspezifische Ausstattung bereits berücksichtigt. Im Vergleich dazu verursacht ein durchschnittlich genutzter Mittelklassewagen (Wertverlust, Reparatur, Versicherung, Stellplatzkosten und Betriebsmittel berücksichtigt) zwischen 40 und 140 Cent/ km (vgl. UBA 2021).

Neben den positiven Umwelteffekten und den monetären Einsparungen, profitieren auch Kommunen von der Nutzung des Fahrrads als Mobilitätsalternative. Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur sind deutlich günstiger und nehmen weniger Fläche in Anspruch als vergleichbare Infrastrukturmaßnahmen des MIV. So liegen beispielsweise Baukosten eines Pkw-Stellplatzes „zwischen 3.000 € (ebenerdig, ohne Dach) und 25.000 € (Tiefgaragenplatz)“ (vgl. UBA 2021). Radabstellanlagen hingegen kosten im Bau etwa 50 € - 120 € je Stellplatz/ Abstellbügel (bis 300 € überdachte Abstellanlage) und bieten auf der gleichen Fläche sechs bis acht Fahrrädern Platz (ebenerdig, ohne Dach) (vgl. UBA 2021).

Wie in der Befragung deutlich wurde besteht besonders im Bereich der Dienstwege und -reisen eine hohe Bereitschaft für eine klimafreundliche Mobilität, sofern die entsprechenden Diensträder vorhanden sind und die Reise per Bahn zeitlich möglich ist.

Durch die Anschaffung von E-Bikes und Lastenrädern ließe sich mindestens 2 Dienstwagen einsparen und die Nutzung von Privat-PKW als Dienst-PKW voraussichtlich deutlich reduzieren. Das genau Einsparpotenzial hierzu ist in der Potenzialstudie Themenbereich: Mobilität kommunale Flotte dargestellt.

2.7.3 Übertragbarkeit auf andere Institutionen

Die Befragung der städtischen Mitarbeiter deckt nur einen Bereich der Arbeitnehmer innerhalb der Stadt Bayreuth ab. Die hier gewonnen Aussagen können jedoch theoretisch übertragen werden. Eine genaue Analyse vor-Ort bei den einzelnen weiteren großen Arbeitgebern kann jedoch individuellere Ergebnisse liefern, wie hoch die Bereitschaft für die Fahrradnutzung ist, welche Hindernisse vorliegen und ob und welche Unterstützung erforderlich ist.

Pauschal übertragbar ist durchaus der Anspruch an sichere Stellplätze für Fahrräder und eine damit steigende Bereitschaft der Fahrradnutzung (siehe auch ADFC 2010, S.1). Die Bereitschaft zur Fahrradnutzung und der damit einhergehenden THG-Emissionsvermeidung hängen stark von den jeweiligen Entfernungen zum Arbeitsplatz ab. Unter der Annahme, dass sich die Wege zur Arbeit bei allen Arbeitnehmern in der Stadt Bayreuth vergleichbar verhalten wie bei den städtischen Angestellten lässt sich der Rückschluss ziehen, dass insgesamt 7 % der PKW-bedingten THG-Emissionen eingespart werden können (rein auf die ausschließlichen PKW-Fahrten der Arbeitswege).

Für eine genauere Analyse und Übertragung auf weitere Fahrstrecken etc. ist eine umfängliche Modal-Split Erhebung notwendig.

Anhang I: Grafische Auswertung der Umfrage

Teil I: Allgemeine Fragen zur momentanen Mobilitätsnutzung, -situation

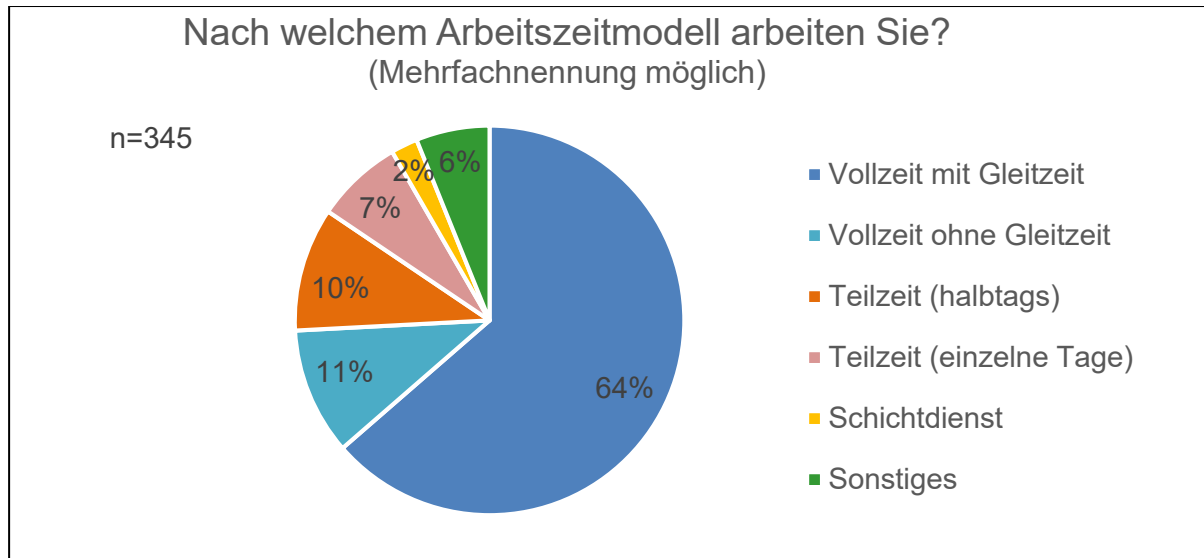


Abb. 23: Frage nach dem Arbeitszeitmodell

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

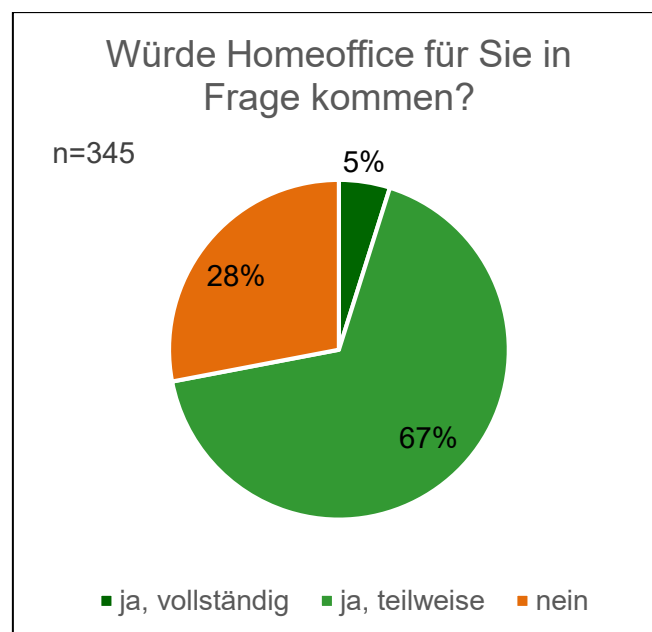


Abb. 24: Frage nach den Möglichkeiten für Homeoffice

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

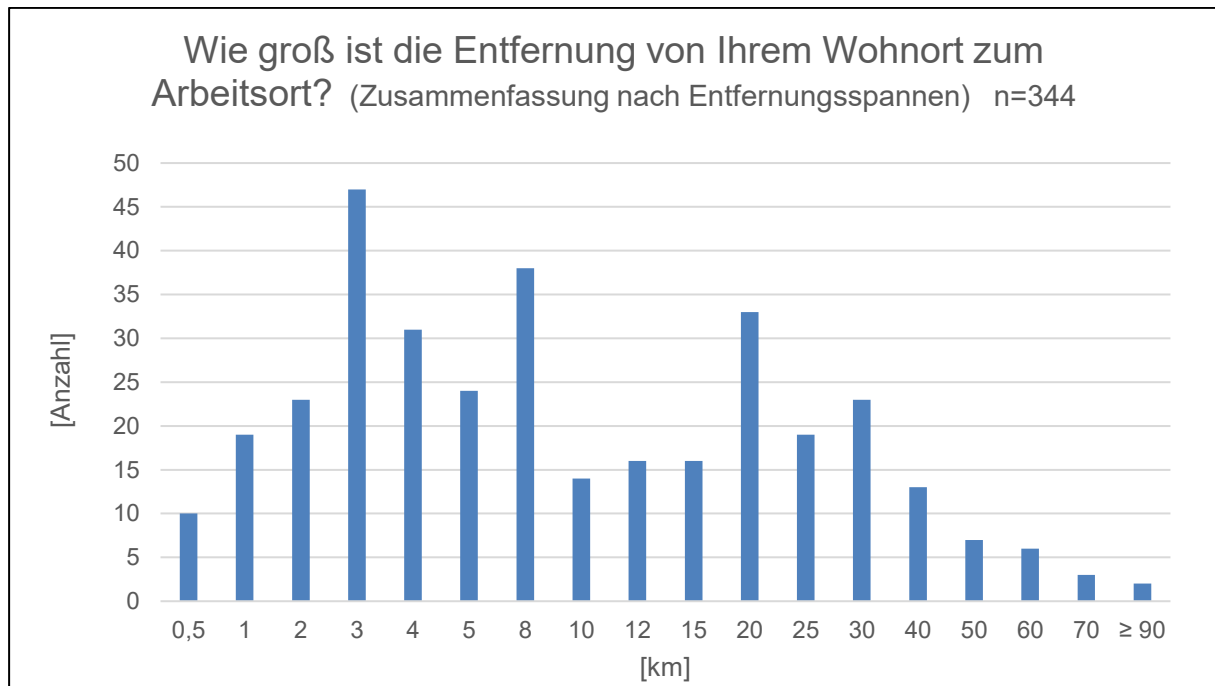


Abb. 25: Frage nach der Entfernung des Wohnorts zum Arbeitsort (Zusammenfassung)

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

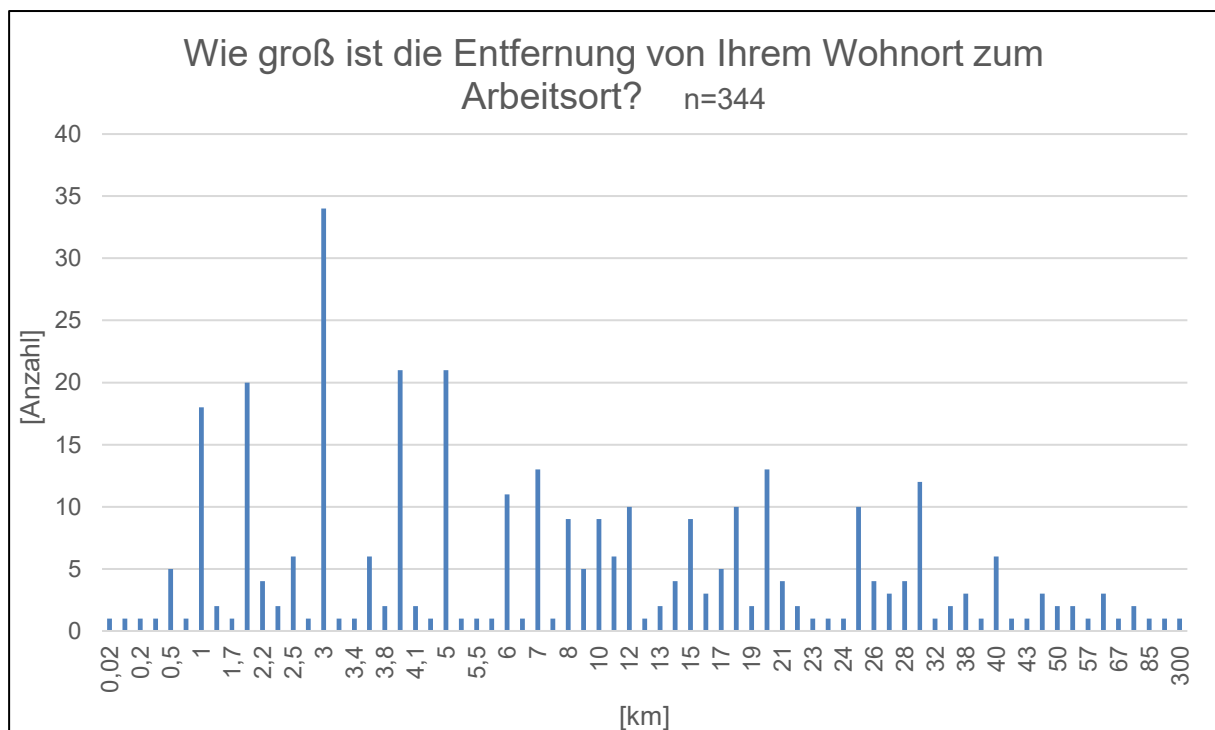


Abb. 26: Frage nach der Entfernung des Wohnorts zum Arbeitsort (Detail)

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

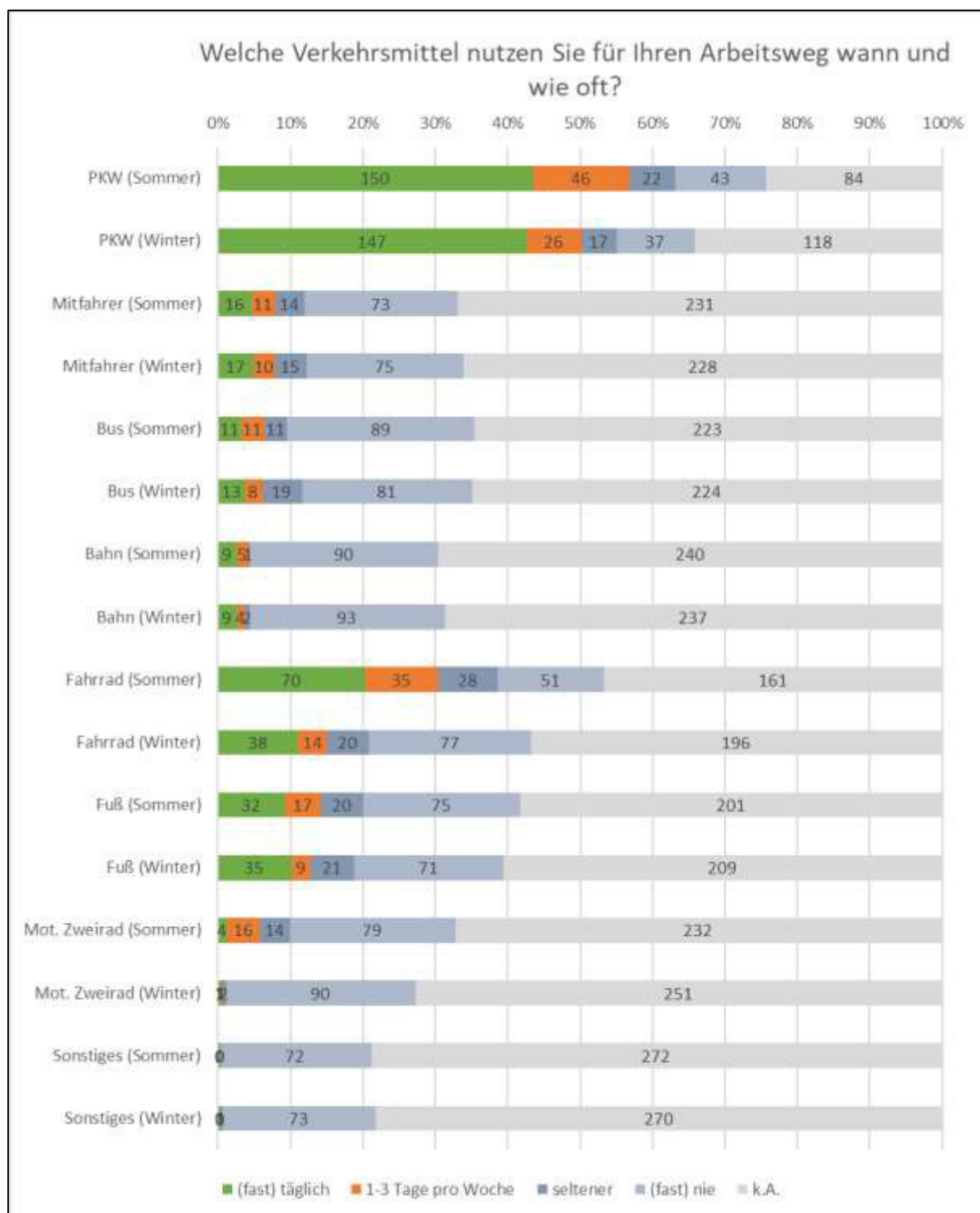


Abb. 27: Frage nach der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Wieviel Zeit benötigen Sie von Ihrem Wohnort zu Ihrem Arbeitsort?

→ Auswertung nur mit sehr hohem Aufwand möglich! Frage nach der Fahrzeit wurde auch für nicht genutzte Verkehrsmittel angegeben. Nur mit hohem Aufwand auf Zeitaufwand abzugleichen mit Angaben zur tatsächlichen Nutzung.

Anmerkungen zu Teil I: Allgemeine Fragen zur momentanen Mobilitätsnutzung, -situation

Tab. 2: Allgemeine Fragen zur momentanen Mobilitätsnutzung

angegebene Fahrzeit incl. Fußweg im Vor- und Nachlauf und bei pünktlichem Verkehren der Züge
Aufgrund der aktuellen Pandemielage stellt sich mein momentanes Verkehrsverhalten anders als üblich dar (ausschließliche Nutzung des Pkw).
Aufgrund der schlechten Anbindung und der langen Fahrzeiten von meinem Wohnort aus, kommen für mich Bahn und Bus nicht in Frage.
Ausschließlich mit dem PKW
Auto ist bei mir alternativlos, da weder Bus noch Bahn in unser Dorf fahren und der nächste Bahnhof ca. 5 km entfernt ist.
Bahn verkehrt bei mir leider nur alle Stunde und dann zu ungünstigen Abfahrtszeiten. Und für Fahrrad - Ich muss mein Kind zum KiGa bringen. Da bekomme ich dann nicht alles unter, was wir brauchen.
Bahnanschluss nicht vorhanden; Busverbindung nicht ausreichend für Parteiverkehrszeiten;
Bahnverbindung nicht vorhanden; Busverbindung unattraktiv
Bei Sonne: Fahrrad oder Motorroller, bei Regen und Kälte Kfz
Bereits vor mehreren Jahren habe ich bei PA und unterschiedlichen Stellen angefragt, ob es nicht eine Möglichkeit gibt, ein Pendlerticket oä. durch den Arbeitgeber zu. Dies wurde mehrfach abgelehnt mit der Begründung, daran habe die Stadt kein Interesse. Wenn ich Zug fahren wolle, solle ich mein Ticket auch bezahlen.
Bitte beachten Sie bei den vorhergehenden Fragen, dass ich nur montags in Bayreuth arbeite
Bitte mehr Fahrradwege. Eine Fahrbahn am Ring bitte den Fahrradfahrer überlassen:)
Bus kann auf dem Rückweg auch schon mal 1,50 h sein, je nach Verbindung.
Bus würde öfter genutzt werden, wenn bessere Verbindungen vorhanden wären
Bus, Zug, öffentl. Verkehrsmittel, schlechte Anbindung vom Dorf aus, zu Fuß, Fahrrad bei 38km dauert zu lange
CoVid-Effekte wurden nicht berücksichtigt.
Da ich sehr flexibel arbeite, zum Teil auch abends (Eternabende, Multiplikatoren Schulungen) oder nachts (Jugendschutzkontrollen) ist es mir nicht möglich öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrgemeinschaften zu nutzen

Der ÖPNV ist leider im Winter keine Alternative zum PKW (Wann immer es geht, nehme ich lieber das Rad) - ich fange sehr früh an (6.30) und die Fahrzeit mit Umsteigen ist deutlich länger. Auch sonst sind die Bus-Zeiten für meine Gewohnheiten nicht kompatibel.
Die Ampelschaltungen sollten stärker dem Radverkehr Rechnung tragen: z. B. entlang des Hohenzollern- und Wittelsbacherring separate Schaltung für Radfahrer und Fußgänger (Josefsplatz, Bahnhofstraße könnten Radfahrer solange "grün" haben, bis der Gegenverkehr "rot" hat - während Fußgängerzeiten bei der jetzigen Zeitspanne bleiben könnten)
Die Bereitschaft zur Arbeit mit dem Rad zu kommen, könnte mit Schaffung ordentlicher Fahrradabstellplätzen und Erweiterung der abgeschlossenen Boxen erfolgen.
Die Busverbindung Stadt Land ist schlecht
Die Fahrtzeit der Bahn ist sehr unterschiedlich und schwankt zw. 18 und 30 Minuten, was einer schlecht getakteten Verbindung geschuldet ist. Zusätzlich kommen je Fahrtweg je 2 x 10 Minuten Fußweg von der Wohnung zum Bahnhof und vom Bahnhof zur Arbeitsstätte hinzu. Mal 2 pro Tag, versteht sich.
Die Fahrzeit ist tageszeitabhängig und variiert.
Die Nutzung des eigenen PKW ist für Personen die auf dem Land leben alternativlos! ÖPNV ist viel zu unflexibel
Die vorgenannten Zeiten wurden von "Tür zu Tür" (Haustür > Rathauseingang). Bei der Anreise mit dem Pkw ist noch ein knapp zehnminütiger Fußweg vom Abstellort bis zum Rathaus angesetzt.
Die Wege zwischen Wohnort - Bahnhof und Bahnhof - Arbeitsstätte werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt (jeweils einfach ca. 10 min)
Die Zeitangaben zum Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad sind Durchschnittswerte für den Hin- und Rückweg, da sich diese aufgrund der Höhenabwicklung recht deutlich unterscheiden (Hinweg praktisch nur bergab; Rückweg bergan). Bei der Busnutzung sind auch die (Fuß)wegezeiten von/zur Haltestelle enthalten.
Die Zugverbindungen sind unrentabel, ebenso die Kosten! Mit einem Bahnticket der Stadt - inklusive Fahrradtransport würde sich das definitiv ändern! Auch ohne die Änderung der Zugfahrzeit.
Dienstliche Termin in der Innenstadt werden in der Regel (soweit es das Wetter zulässt) mit dem Rad erledigt.
Eigentlich sollte man dringend die dienstlichen Fahrten hinterfragen! E-Bikes und/ oder kleine E-Autos könnten die Nutzung von Privatfahrzeugen gerade auf den innerstädtischen Kurzfahrten ersetzen!
Eine finanzielle Unterstützung durch den Arbeitgeber würde den Anreiz geben, dass noch mehr Mitarbeiter den ÖPNV nutzen.
Fahre ein Elektro Auto
Fahrgemeinschaft seit 21 Jahren
Fahrtzeit mit Auto kommt stark auf Parksituation an.

Für die tägliche Anreise zum Arbeitsort sind wegen der ungünstigen Lage von Wohnort zu Arbeitsort öffentliche Verkehrsmittel leider keine Alternative. Die Nutzung meines vorhandenen home-office-Platzes muß eng mit meinem Vorgesetzten abgestimmt werden. Nach anfänglich bis zu 10 Tagen home-office Nutzung pro Monat hat sich mit Zeitablauf die Nutzung auf maximal 4 Tage pro Monat verkürzt. Die Gründe hierfür liegen wohl eher im menschlichen als im dienstlichen Bereich.
Hätte ich ein e bike, würde ich damit auf die Arbeit fahren
Ich besitze 2 Zweiräder. Das eine ist eine elektrisch betriebene Vespa, die ich vorwiegend im Sommer zur Arbeit nutze.
Ich bin nur durch die Corona-Situation z.Zt. im Online- Unterricht, sonst im Präsenzunterricht. Ich fahre in allen Jahreszeiten nahezu ausschließlich mit dem Fahrrad zur Schule
Ich fahre eigentlich immer mit dem Rad, auch bei schlechtem Wetter. Hauptgrund ist bei dieser Entfernung tatsächlich die Zeitersparnis. Zeit der Parkplatzsuche fällt komplett weg.
Ich fahre fast immer mit dem Rad, außer bei Glatteis und Tiefschnee. da ich keinen kostenfreien Parkplatz in der Nähe des Büros habe, muss ich weiter weg parken und dann laufen. So nehme ich dann doch lieber das Fahrrad!
Ich habe ein Kindergartenkind und muss dieses täglich vor Arbeitsbeginn in die Kita bringen. Die schnellste Möglichkeit ist in meinem Fall der PKW.
Ich habe Radweg von zu Hause bis zum WWG, super.
Ich nutze allein einen PKW und gehe vom Abstellort des Fahrzeugs 12 Min zu Fuß zum Rathaus
Ich verbinde meinen Arbeitsweg mit den Bring- und Abholzeiten in der Kita und zum Einkaufen
Ich würde gern die Möglichkeit eines geförderten E-Bikes über den Arbeitgeber nutzen. Citybike Konzept.
Im Jahr 2020 überwiegend Bahn gefahren. Durch hohe Kosten und deutlich höherem Zeitaufwand Wechsel zum Auto.
Im Sommer fahre ich öfter mit dem Ebike auf Arbeit. Dies geht aber nur in der Spätschicht. Wenn ich Frühschicht habe müsste ich dann bereits gegen 04:00 Uhr mit dem Fahrrad los.
kaum Park-and-Ride-Möglichkeiten
Keine halbwegs akzeptable Bahnverbindung vorhanden.
Leider hält der Zug in meinem Wohnort nur alle 2 Stunden. Wenn es ein Jobticket gäbe, würde ich nicht mit dem Auto kommen, sondern trotz des Umstandes, dass dieser nur alle 2 Stunden hält, mit dem Zug fahren.
Linientaxi
Mein Arbeitsplatz war bis Ende 2019 im Rathaus 1, mit dem Zug brauchte ich genauso lange wie mit dem Auto, ich hatte keine Parkplatzsorgen, ich hatte ein grünes Gewissen und günstiger war es auch noch. Seit 2020 bin ich im Rathaus 2, die Busverbindung vom Bahnhof

zum Rathaus 2 ist eine Katastrophe, mein Arbeitsweg verlängerte sich um fast 30 Minuten pro Strecke. Da ich Vollzeit arbeite und zwei Grundschulkinder habe, kaufte ich mir ein Auto um täglich eine Stunde Zeit zu sparen!
Nutzung eines E-Autos!
Nutzung Pkw und Bus erfolgt unregelmäßig aber gleichberechtigt nebeneinander. Ausschlaggebend ist, ob Pkw in der Familie verfügbar ist, ob noch Einkäufe nach der Arbeit zu erledigen sind, dienstliche Termine, die erfordern, länger zu arbeiten (Bus fährt nur bis 18.00 Uhr), Wetter (insb. Schneefall). Entscheidung ob Pkw oder Bus teilweise aber auch willkürlich.
öffentliche Verkehrsmittel nicht möglich!
ÖPNV ist mit der derzeitigen Preisstruktur keine Alternative. Es gibt auch kein Firmenticket. Die Stadt tut nichts dafür, dass es Anreize für einen Umstieg gibt
ÖPNV-Nutzung nicht möglich. Der Bus hält 1,2 km vom Dorf entfernt und hält nur 2x am Tag.
PKW wird auch dienstlich genutzt
Privat: Auto oder zu Fuß / Arbeit: zu Fuß oder mit Dienstauto/ eigenes Auto
Privat-PKW = Dienst-PKW, daher momentan keine Alternative möglich
Schlechte Busanbindung, Bushaltestelle weit weg, zu viele Schulkinder i. Bus, verkehrsreicher Weg
Social Distancing!
Von März bis November fahre ich fast immer mit dem Fahrrad. Ansonsten mit dem Bus. Von November bis März werde ich morgens zur Arbeit gebracht und fahre abends mit dem Bus.
Vor Corona, tägliche Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (BUS).
Während der Pandemie arbeite ich komplett im HOC. Die vorherigen Angaben beziehen sich auf den "Normalbetrieb". Wenn ich mit dem Auto fahre, gehe ich i.d.R. einige Minuten zu Fuß (vom Parkplatz aus). - Strecke Auto (wenn ich nicht die TG der Stadt benutze): 15 Min Auto, 10 Min zu Fuß - Strecke Auto mit TG: 15 Min - mit Fahrrad hin: 25 Min, mit Fahrrad nach Hause ca. 35 Min (wegen Steigung)
Während der Schichtzeiten kein Busverkehr, Höchstens Anruf Linientaxi. Viel Gepäck und Wechselkleidung, sowie Verpflegung für den Schichtdienst
Wann wird es ein überdachtes Fahrradstellplatz zur Verfügung gestellt?
Wenn ich auf das Auto verzichte, dann laufe ich lieber zu Fuß, da ich auf meinem Weg zur Arbeit, ganz wenig Radwege nutzen kann.
Werde ab September mit einem e-Auto fahren
Wohnortwechsel nach Bayreuth im Juli 2021
Wünschenswert wäre eine Unterstützung der Stadt bei den Kosten für ÖPNV, z. B. Beteiligung am Ticket. Könnte für manche Mitarbeitenden bestimmt auch ein Anreiz sein, auf ÖPNV zu wechseln.

Würde gerne vollständig Home-Office machen, aber das geht arbeitstechnisch leider nicht, da u.a. das AKDB Programm hierfür noch gar nicht ausgelegt ist. sämtliche Rechnungen müssen händisch unterzeichnet werden usw. Leider scheitert dies auch an anderen Arbeitsabläufen wie z.B. Zahlbelege aus dem Museum, die es zu bearbeiten gibt usw. Bus zu benutzen ist eine Zumutung, der ist bei uns - bei Schulzeiten - grundsätzlich gerammelt voll, es sei denn man fährt um sechs Uhr morgens oder ab halb neun... Im Winter ist mir das Rad eindeutig zu kalt, im Sommer nutze ich das nur, wenn es bereits um halb sieben morgens hell ist, da ich durch ein größeres Waldstück muss, das unbeleuchtet ist.

Zeiten sind jeweils zusammen zu rechnen, Weg ist aufgeteilt in zu Fuß/ Bahn/ Rad

Zu Corona-Zeiten habe ich im Winter zur Kontaktvermeidung auf den kompletten Bus verzichtet.

Zugverbindung nicht mehr vorhanden, Busverbindungen zum Dienstschluss häufig nicht mehr vorhanden

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Teil II Fahrrad

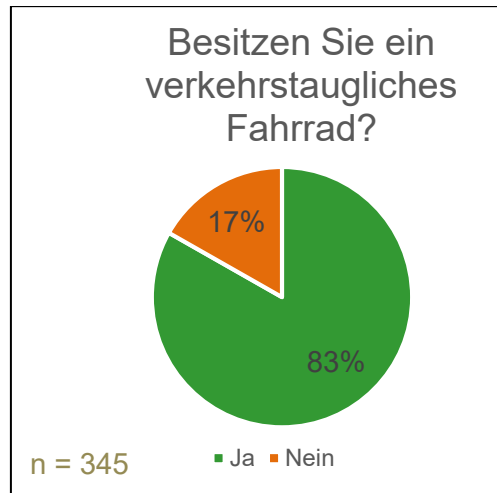


Abb. 28: Frage nach dem Vorhandensein eines verkehrstauglichen Fahrrads

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

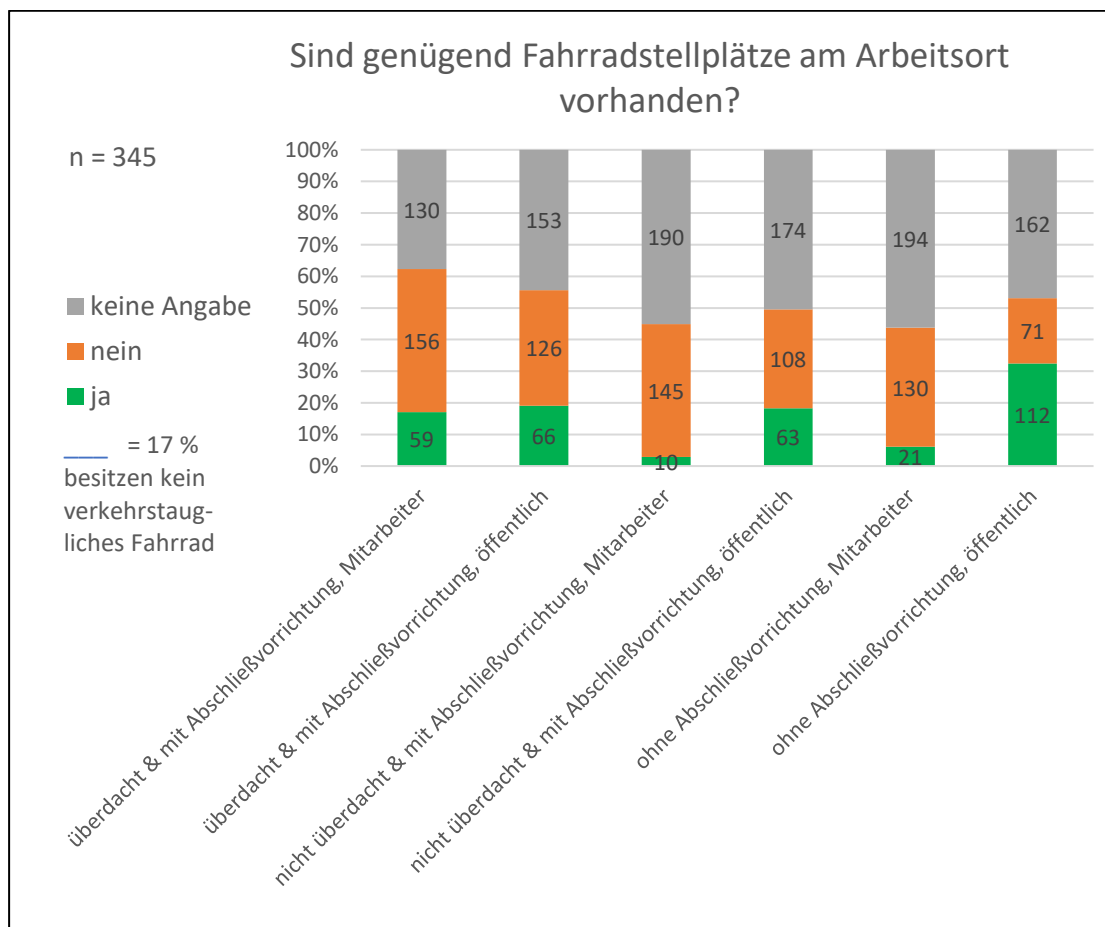


Abb. 29: Frage nach ausreichenden Abstellplätzen für Fahrräder

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

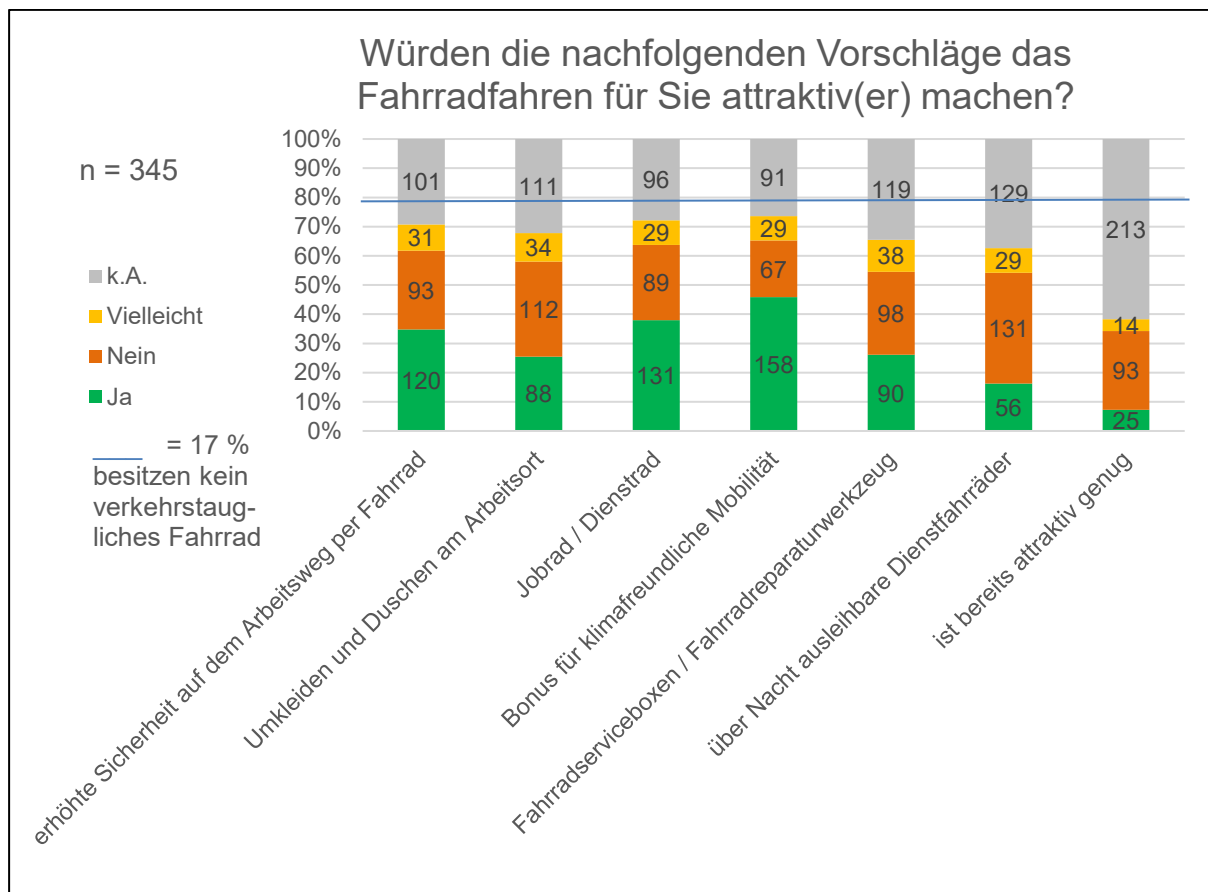


Abb. 30: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung zum Fahrradfahren

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

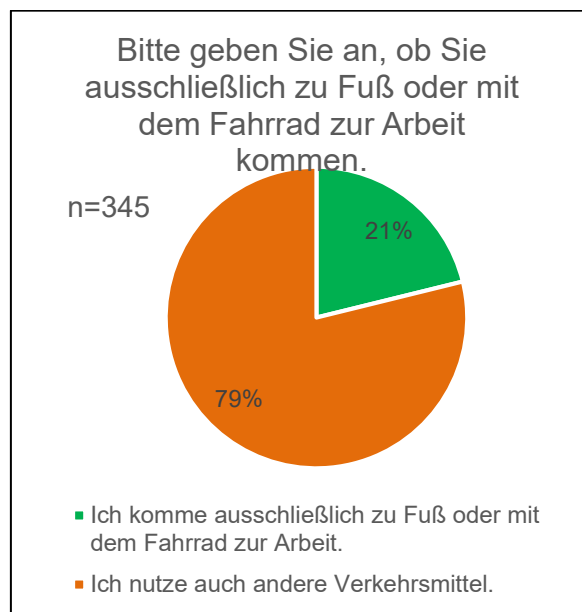


Abb. 31: Frage zur ausschließlichen Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Anmerkungen zu Teil II: Fahrrad

Tab. 3: Allgemeine Anmerkungen zur Fahrradnutzung

- geeignete Fahrradwege Innenstadt notwendig; vor allem im Bereich Hohenzollernring / Wittelsbacherring - Bismarckstr. / Erlanger Str. einspurig, Radwege in beide Richtungen einrichten - Verkehrssituation Maximilianstr. chaotisch: Fußgänger, Radfahrer, Lieferverkehr. Sperrung für Radverkehr bei städtischen Festen bedeutet ausweichen auf o.g. Ringe => Gefährdung
Abschließvorrichtung ist nicht selbsterklärend Fahrrad-Abstellmöglichkeiten am Rathaus sind mangelhaft. Vom Fahrradkäfing in der Tiefgarage erfährt man als Mitarbeiter - wenn überhaupt - nur zufällig. Zwar ist der Bereich vor dem Rathaus überdacht, aber es fehlen Anlehnbügel. Außerdem gibt es keinerlei Anreiz, das Fahrrad zu nutzen. Eine der ersten Fragen des Sekretariats nach Einstellung war: Brauchen Sie einen Parkplatz für Ihr Auto? ... Das hingegen dürfte selbsterklärend sein.
Arbeitsweg zu weit für Fahrrad, selbst für E-Bike
Auf meinem Arbeitsweg ist der Saaser Berg zu überwinden, was problematisch ist. Zum einen, weil der Anstieg anstrengend ist, d.h. man schwitzt leicht, Umziehen ist u.U. notwendig. Zum anderen, weil kein Radweg vorhanden ist, so dass es im Winter zu unsicher ist
Aufgrund der Arbeitsplatznähe des Wohnorts ist das für mich nicht zu treffend.
Aufgrund der begrenzten Anzahl an Fahrradstellplätzen vor dem Rathaus sind diese gerade in den Sommermonaten immer rappellvoll. "Querparker", "Dauerparker" und "Fahrradleichen" verschärfen diese Situation zudem. Ein Boxensystem würde dies in einem gewissen Umfang verhindern. Außerdem würden nicht immer gleich alle Fahrräder wie beim Domino umfallen, wenn mal der Wind durch die Arkade fegt!
Aufgrund der Distanz von 27 km von meinem Wohnort zur Arbeitsstelle ist das Fahrrad keine Alternative!
Aufgrund der Entfernung des Arbeitsweges kommt für mich eine Nutzung des Fahrrads dafür nicht in Betracht. Privat nutze ich mein Fahrrad sehr häufig.
Aufgrund der Entfernung Wohnort - Arbeitsort ist eine Nutzung des Fahrrads nicht möglich.
Ausreichend viele vor Witterung, Diebstahl und Beschädigung geschützte Abstellplätze sind am wesentlichsten für die Nutzung des eigenen Fahrrads.
Besonders sinnvoll finde ich zur Steigerung der Fahrradmobilität auch die Schaffung von überdachten/ abgeschlossenen Fahrradstellplätzen.
bin körperlich nicht in der Fassung Fahrrad zu fahren und halte ein reines Fahrradfahrgebot für nicht zielführend!
Bitte mehr Fahrradwege. Richtige Fahrradwege. Nicht so unsicher wie am Bahnhof! Am besten bitte einen ordentlichen Radweg zum Freibad und zur Uni! Der Ring für Autos ist viel zu breit. Eine Spur für Räder. Das ist die Zukunft!

Da Fahrradfahrer auch Autofahrer gefährden, sollte dies bei der Auswertung mit in Augenschein genommen werden. Die Parteien Fahrradfahrer und Autofahrer sollten somit im Gleichgewicht ausgewertet werden.
Da ich außerhalb der Stadt wohne kommt für ich eine Nutzung des Fahrrads nicht in Frage. Der Weg zum Arbeitsplatz ist zu weit.
Da ich in Eckersdorf wohne und als Lehrer arbeite, habe ich immer ca. 5-10 kg Gepäck bei mir. Dies müsste ich den Matzenberg hochtransportieren, was ich als ungünstig empfinde. Zudem muss ich nach einer Anfahrt vor einer Klasse verschwitzt vor dieser stehen, was ich als unangenehm empfinde. Eine Dusche würde bedeuten, dass ich nicht um 5:45 Uhr aufstehen müsste (Familienvater) sondern evtl. noch früher und nicht mehr mit der Familie frühstücken könnte.
Das Fahren mit dem Rad über das Stadtparkett ist unproblematisch, fahren auf dem Ring oder Richtung Spinnerei sehr gefährlich, da viele Autofahrer Radfahrer als Behinderung wahrnehmen und nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Es müsste ein Umdenken in den Köpfen stattfinden.
Das Thema Dusch am Arbeitsplatz ist mir ein großes Anliegen. Nicht nur für das "frisch" machen nach dem Weg zu Arbeit. Insbesondere auch im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Dann könnte man in der Mittagspause schnell eine halbe Stunde joggen gehen, anschließend Duschen, einen kleinen Snack einnehmen und ist nach einer Stunde frisch am Arbeitsplatz zurück.
Der Arbeitsweg ist grundsätzlich zu weit für Fahrradnutzung
Die Anschaffung von Lastenfahrrädern, auch als E-Bike, für Dienstfahrten im Stadtgebiet wäre wünschenswert.
Die Attraktivität könnte massiv gesteigert werden, wenn die Radwege besser ausgebaut werden würden. Schlimmstes Beispiel ist die "sogenannte Fahrradstraße" in der Pottensteiner Straße entlang des Röhrenseeparks. Diese wird grundsätzlich für PKWs stadtauswärts zur Abkürzung hergenommen, was jedoch nie kontrolliert wird. Als Radfahrer bekommt man jedes Mal die Krise, wenn einem stadteinwärts ein Fahrzeug entgegenkommt, da diese Fahrradstraße sowieso extrem eng ist. Auch stadtauswärts fühlt man sich von nachfolgenden PKWs bedrängt, die viel schneller fahren möchten als das Rad (obwohl dort 30km Begrenzung ist). Durch den Röhrenseepark darf man nicht fahren. In der Ludwig-Thomas-Str. gibt es keinen Radweg. Da haben auch die PKWs die Nase vorn. Da ist man doch geneigt, lieber mit dem Auto zu fahren um alldem zu entgehen. Ich bin der Meinung, es müsste ein besseres Radwegekonzept geschaffen werden.
Die Fahrt zum Arbeitsplatz würde sich wesentlich verlängern, wenn ich auf öffentliche Verkehrsmittel ausweiche. Das hatte ich drei Jahre lang gemacht.
Die nicht vorhandene sichere Abstellmöglichkeit ist für mich ein k.o.-Kriterium.
Die Radwege sind häufig sehr eng (durch gemeinsame Nutzung mit Fußgängern und Laternen mitten im Weg); das Fahren auf der relativ engen Hauptverkehrsstraße ist nicht

gefahrlos möglich. Es sind kaum eindeutige Beschilderungen (z.B. Nutzung der Straße überhaupt für Radfahrer erlaubt?) gegeben.
Die Stellplätze vor dem RW21 sind nicht ausreichend. Die Fahrräder stehen v.a. im Sommer so eng, dass beim Abholen oft die Kleidung beschmutzt wird (Reifen, Ketten). ich stelle also mein Rad dort nicht ab. ein Stellplatz für die Mitarbeiter, der auch überdacht ist wäre sehr wünschenswert. Vor allem bei Regen wäre das super!
Die Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder am Arbeitsort sind zwar vorhanden, aber dauerhaft mit Fahrradleichen zugestellt, daher habe ich angekreuzt "nein, nicht genügend vorhanden". Es wäre schön, wenn die Stadt mal eine Lösung dafür finden könnte, diese Fahrräder zu entfernen, die teilweise seit über einem Jahr die Fahrradständer belegen und vor sich hin rosten (konkret: vor dem RW21). Für tägliche Fahrradpendler sehr ärgerlich, wenn morgens um 8 Uhr kein einziger Fahrradständer frei ist. Mein teures Tourenrad möchte ich hier nicht abstellen. Die Konsequenz ist, ich fahre die 12 Kilometer mit dem Auto oder muss das Fahrrad weiter entfernt in der Stadt abstellen, wo ich zusätzlich 10 Minuten zum Arbeitsort laufe.
Dienstfahrrad auch für dienstliche Fahrten nutzbar wäre ein gutes Angebot
E-Bike zum leihen vom Arbeitgeber od. die Möglichkeit über dem Arbeitgeber mit einer Bezuschussung bei Kauf eines E-Bikes (Leasing).
E-Bike, E-Lastenrad Leasing über den Arbeitgeber wäre super.
Eigentlich braucht es keine weiteren Anreize für mich - ich fahre gerne mit dem Rad auf die Arbeit. Es wäre trotzdem schön, wenn es in der 30-Zone im Kreuz mal Geschwindigkeitskontrollen geben würde. Die Straße ist verengt und manche Autofahrer sind deutlich zu schnell und halten zu wenig Abstand. Teilweise fährt ein Taxi morgens mit weiter über 50 km/h durch. Gerade in diesem Bereich gibt es leider keinen Fahrradweg.
Eine Fahrradnutzung bei einem Arbeitsweg von 32 km kommt für mich nicht in Frage!
Eine Verbesserung der Fahrradwege ist sehr wichtig!
Entfernung Arbeitsplatz-Wohnort ist zu groß für tägliches Fahrradfahren
Entfernung von 25 km zu groß für tägliche Fahrt mit dem Fahrrad zur Arbeit
Es ereignet sich als schwierig vom Land in die Stadt mit dem Fahrrad zu fahren.
Es gibt bei uns vor der Verwaltung des Richard-Wagner-Museums zwei Möglichkeiten sein Fahrrad abzusperren, dieses wird auch von anderen genutzt, die nicht in der Verwaltung arbeiten z.B. Mieter Haus gegenüber. Das sind eindeutig zu wenig Stellplätze für die Räder, es sei denn, man kommt schon morgens um sieben, dann kann man vielleicht einen Platz ergattern. Es sind zwar im Museumsbereich vor dem Museum Fahrradständer, ab da muss ich als Mitarbeiter jedesmal um die ganzen Gebäude herum laufen, was das ganze nicht attraktiv macht, im Auge habe ich da mein Fahrrad ohnehin nicht. Überdacht wär a Traum!

Es gibt in der Schloßgalerie einen Fahrradraum der abschließbar ist, aber aktuell kann er nicht genutzt werden aufgrund des Testzentrums. Zudem wurden noch keine Schlüssel für den Raum an die Mitarbeiter ausgehändigt. Ein Fahrrad draußen öffentlich hinstellen ist viel zu riskant. Im Treppenhaus werden deswegen ab und zu die Fahrräder abgestellt oder in den jeweiligen Stockwerken per Fahrstuhl..
es gibt keinen ausgebauten Fahrradweg von meinem Wohnort nach Bayreuth, ich müsste auf der B22 fahren. Dies ist mir zu gefährlich.
Es wurde bereits ein über Nacht am Rathaus stehen gelassenes Rad geklaut (nachts kaum zivile Kontrolle, kaum Passanten etc.). Zum Glück wurde der Schaden durch meine entsprechend ausgestattete Hausratsversicherung ersetzt.
Fahrrad ist für mich nicht machbar, da der tägliche Weg zum Arbeitsplatz 20 km beträgt!
Fahrradleasing
Fahrradnutzung aufgrund Entfernung zum Arbeitsort nicht möglich.
Fahrradwege räumen und streuen! Auch im Landkreis.
Für den Arbeitsweg kommt es bei mir nicht in Frage, aber viele Arbeitswege über den Tag könnten mit vernünftigen Rädern absolviert werden. Aktuell nutzen viele hier ihr Privatrad.
Für Ortstermine im Stadtgebiet trage ich mich mit dem Gedanken ein privates Fahrrad für Dienstfahrten im vorh. abschließbaren Kellerabteil einzustellen.
Größere Dinge kann ich mit dem Rad nicht transportieren.
Wenn ich nach der Arbeit noch Termine habe, muss ich auch das Auto verwenden.
Ich besitze kein verkehrstaugliches Fahrrad - die Antwort konnte jedoch nicht angekreuzt werden (da "ja" lässt sich nicht ändern!)
Ich fände über Nacht ausleihbare Dienstfahrräder am besten
Ich habe in den Jahren mehrfach das Thema taugliche Diensträder, vor allem für Außendienste angesprochen. Dies war von Seiten der Dienststelle/ Stadt nicht gewünscht.
Ich habe mein eigenes Fahrrad. Ich finde, dass man in BT und Umgebung fast alles gut mit dem Rad erreichen kann. Das Radwegenetz halte ich derzeit für ausreichend. Ich freue mich aber tatsächlich, dass derzeit Lücken wie Unterwiesenthal-> Heinersreuth geschlossen werden.
Ich könnte mir vorstellen im Sommer 2 x pro Woche mit dem Fahrrad in die Arbeit zu fahren. Allerdings wäre ein E-Bike notwendig. Der einfache Anfahrtsweg beträgt per Rad ca. 1 1/2 Std. Das Vorhandensein einer Dusche wäre daher zwingend notwendig.
Ich wohne 54 km vom Bahnhof entfernt. Fahrrad ist für mich leider keine Option
Ich würde mit dem Fahrrad fahren, wenn ich mich morgens auf dem Fahrradweg sicher fühlen würde.
Im Rathaus II wäre ein besserer Schutz der Fahrräder vor Diebstahl sinnvoll. Manche Mitarbeiter fahren ja mit E-Bike. Weiterhin fehlt ein Wasserspender im Amt, sowohl für die Bürger als auch für die Mitarbeiter. Bei den vergangenen heißen Sommern war das ein ausgesprochenes Manko.

Weiterhin wäre bei Regen ein Fön zum Trocknen für die Mitarbeiter hilfreich um nicht mit nassen Klamotten oder Haaren im Amt zu sitzen.
In vielen Betrieben werden Leasingverträge für ebikes angeboten. Es wäre schön, wenn die Stadt Bayreuth dies für Ihre Mitarbeiter auch ermöglichen könnte.
Insbesondere überdachte Abstellmöglichkeiten fehlen in Bayreuth. Neben nassen Sätteln ist auch der Laubabfall bei Fahrradabstellplätzen nicht zu vernachlässigen. In Stockau am Bahnhof ist ein nach meiner Einschätzung sehr praktikables Modell.
Jobrad kommt leider zu spät. Auf meine Frage im letzten Herbst wurde es noch abgelehnt. Fahrradständer (vernünftige Bügel zum Anschließen eines teuren Rades, ab Besten mit Überdachung) wären für Mitarbeiter beim Rathaus II sehr notwendig. Versicherungstechnisch muss ich mein Ebike an einer dafür vorgesehenen sicheren Stelle anschließen. Die kleinen Radständer vor dem Gebäude reichen dazu nicht aus.
Jobrad wäre auch für Ehepartner interessant, wie es von vielen anderen Firmen unterstützt wird.
keine Fahrradnutzung möglich, da auf dem Heimweg sehr oft Einkäufe/ Arztbesuche mit erledigt werden
Leasing eines E-Bikes - wie in vielen Firmen angeboten - wäre sehr attraktiv.
Leihfahrräder in der gesamten Stadt mit Rabatt für Personal der Stadt oder kostenloser Nutzung
Meine Wegstrecke 26km einfach ist für mich zu weit und zu bergig, um mit dem Fahrrad zu fahren
Mit dem E-Bike wäre der gesamte Weg im Sommer zu bewältigen, allerdings recht lange Fahrzeit. Ein Park and Ride Angebot am Stadtrand wäre für mich attraktiv für die Nutzung mit dem normalen Fahrrad: Auto abstellen, Fahrrad sicher abstellen können und mit diesem dann in die Innenstadt fahren ...
Möglichkeit Jobraderwerb (ebike) durch Arbeitgeber wünschenswert
nicht möglich aufgrund Km Anzahl
Radabstellplätze sind zu eng (s. Stadtbibliothek). Oft werden Räder noch dazwischen abgestellt ohne Halterung zu verwenden. Mein Licht wurde wg. d. Enge u. dem Schieben etc. schon beschädigt bzw. kaputt gemacht. Generell auch zu wenig Überdachung aber es gibt ja Sattelschoner.
siehe Bemerkung unter Teil I
Siehe erste Bemerkung
Siehe vorher - vor allem für innerstädtische Dienstfahrten interessant
Strecke zu lang und anstrengend zum täglichen Fahren, v.a. ohne Möglichkeit sich am Arbeitsplatz zu duschen bzw. umzuziehen
Strecke zu weit für Fahrradnutzung zum Arbeitsplatz

Überdachter Stellplatz wäre gut (Rathaus II)
Umkleiden und Duschen sind bereits vorhanden. Viele Kollegen sind verärgert das es die Verwaltung nicht wirklich auf die Reihe bekommt Jobrad, eurorad etc zur Verfügung stellt. Auf die Frage ob Dienstradleasing nun möglich wird bekommt man stets nur die Antwort das die Verwaltung dabei wäre.....
Verbesserung Fahrradwege v.a. ins Umland
viel mehr Abstellplätze für Fahrräder in der Tiefgarage für die Beschäftigten
Von Zuhause zum Bahnhof
Wegen der Wegstrecke von 12 km Fahrrad nur bei gutem Wetter und im Sommer Nutzung möglich. Durch die Nutzung von Radwegen nicht direkte Verbindung möglich.
Wenn es die Möglichkeit gäbe - wie bereits bei vielen anderen Arbeitgebern - über Job-Rad ein E-Bike zu erwerben, würde ich auch mit dem Rad kommen.
Wir hatten einen tollen "Fahrradkeller" am WWG, der v.a. im Winter und an Regentagen den Vorteil hatte, dass das Fahrrad trocken (und warm) untergestellt werden konnte. Leider ist dieser Fahrradkeller nicht mehr benutzbar (wird als Aufbewahrungsort für andere Dinge benötigt). Das ist SEHR schade, weil es für die zahlreichen Fahrradfahrer (Schüler und Lehrer) wirklich eine große Erleichterung war, das Rad unterzustellen - v.a. bei Regen und Schnee! Ich finde, dass das gerade in Anbetracht des Umweltschutzes das falsche Signal war, die Fahrradfahrer "schlechter" zu stellen.... Wir haben jetzt zwar überdachte Fahrradständer- das ist aber KEIN Vergleich zum Fahrradkeller!
Wohne zu weit weg v. BT entfernt. Die Anfahrt mit dem Rad würde sich erheblich verlängern.
Würde mich riesig freuen, wenn ein Lastenrad bezuschusst wird.
Zuschuss zur Anschaffung eines Fahrrades (angelehnt an Dienstfahrzeugen in der privaten Wirtschaft über Arbeitgeberbrutto) würde sicher einige Kolleg*innen dazu bewegen sich eines anzuschaffen und entsprechend privat und im Dienst mehr zu nutzen
Zwingend benötigt werden überdachte und mit Abschließvorrichtung versehene Fahrradstellplätze (ausschließlich für Mitarbeiter)!!!
Zwischen Zuhause und Arbeitsstelle liegen 11km Berg- und Talstrecke. Da ich unsportlich bin, käme ich erst nach zwei Stunden und total erschöpft - soll heißen nicht arbeitsfähig - in der Stadt an. Außerdem durchgeschwitz und meinen Zimmergenossen im Büro nicht zumutbar.

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Teil III: ÖPNV

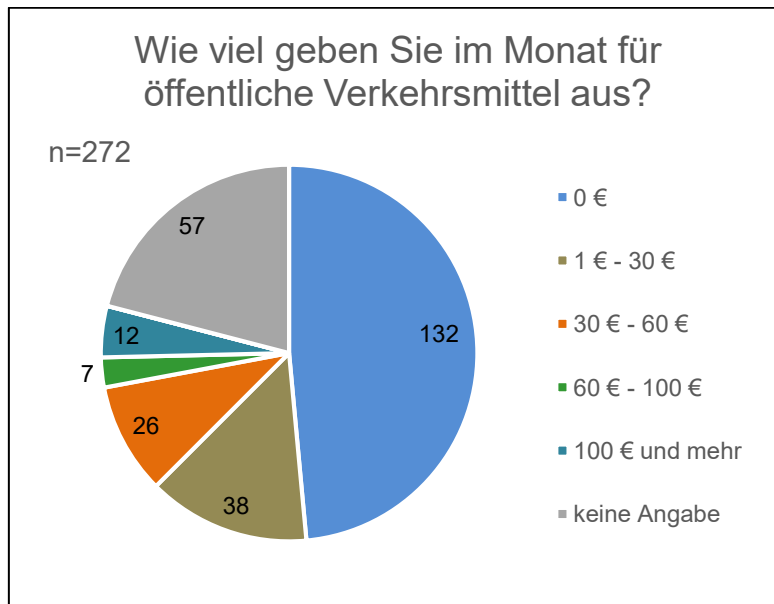


Abb. 32: Frage nach den Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

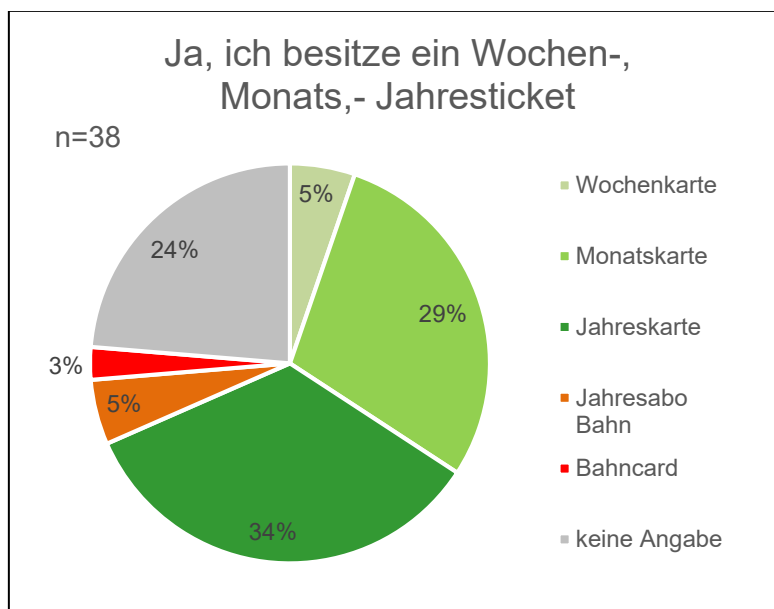


Abb. 33: Frage nach dem Besitz von Volumen-Tickets für den ÖPNV

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

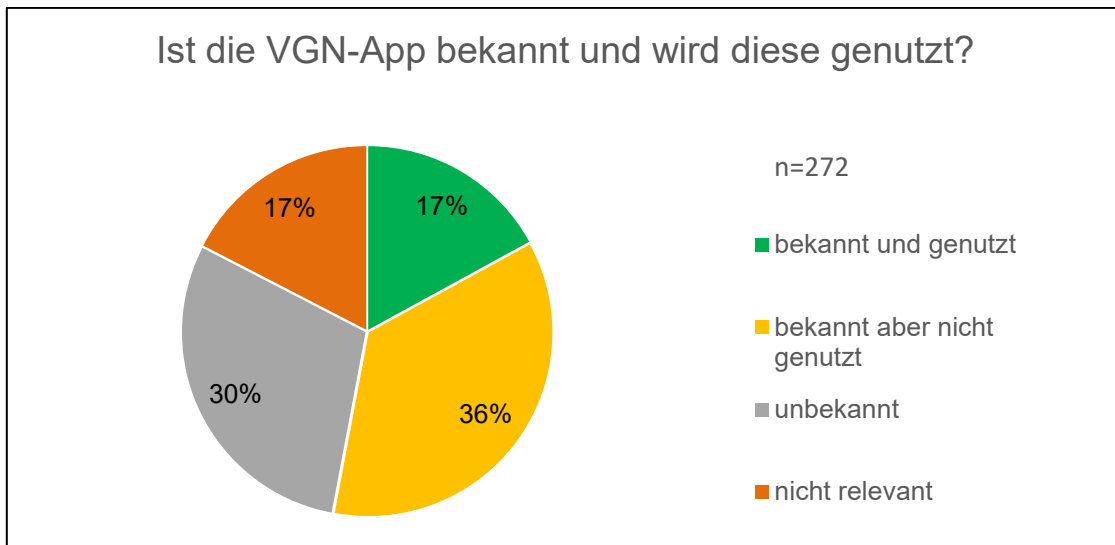


Abb. 34: Frage nach der Bekanntheit und der Nutzung der VGN-App

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

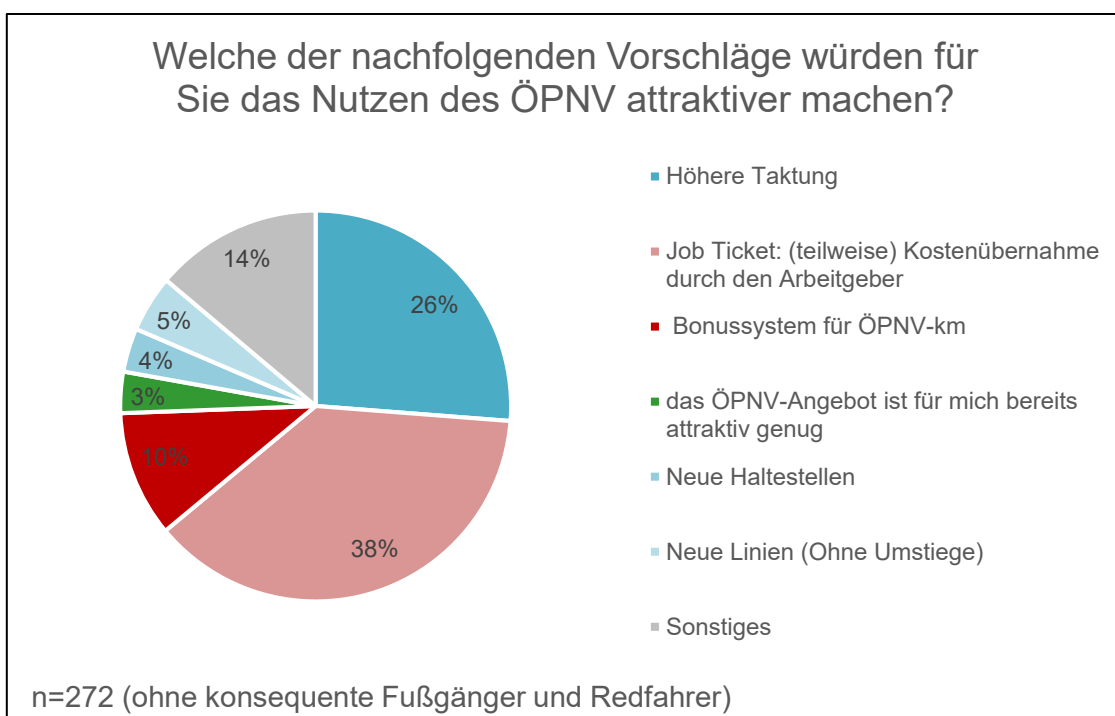


Abb. 35: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Welche der nachfolgenden Vorschläge würden für Sie das Nutzen des ÖPNV attraktiver machen?

Neue Haltestellen:

Tab. 4: ÖPNV - Vorschläge für neue Haltestellen

auf dem Land
Bessere Anbindung RH2 an Bahnhof
Feuerwache
Gemeinde Eckersdorf, Wohngebiet Ernst-Moritz-Arndt-Str., nächste Haltestelle "Bruck" mit erheblichen Umwegen (Fußwegdistanz knapp 800 Meter erreichbar)
Gottsfeld
in Fischbach bei Weidenberg
kleine Dörfer des Landkreise Bayreuth
Media Markt Bayreuth oder Medcenter
Nankendorf
Neudrossenfeld Waldau
Oberölschnitz
RW21 Stadtbibliothek Bayreuth, Richard-Wagner-Straße 21
Thurnau/Wanderparkplatz
Überall im Landkreis (auch Nachbarlandkreise) Es gibt viele Dörfer ganz ohne ÖPNV
Untere Rotmainaue

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Neue Linien:

Tab. 5: ÖPNV - Vorschläge für neue Linien

Birken zum WWG
Creußen*
Direktverbindung Pegnitz-Bth. mit regelmäßigem Halt Schnabelwaid - stündlich bis 20.00 Uhr
Ecke Peter-Henlein-Str./Kulmbacher Str. BT - zum Südfriedhof BT
Immenreuth - Bayreuth
KC-BT ohne Umstieg
kleine Dörfer des Landkreises Bayreuth
Oberölschnitz
Oberwaiz
Pegnitz - Bayreuth
Ringlinie
Ringlinien direkt zwischen Stadtteilen statt nur über ZOH (derzeit großer Zeitverlust über ZOH mit Wartezeit!)
Roter Hügel zum Medcenter
Speichersdorf, Bayreuth ZOH
Thurnau*
von Eckersdorf bis zum Richard Wagner Museum,
Wartezeiten am ZOH vermeiden durch entweder Taktung oder besseres Anpassen der Fahrpläne aufeinander
* mehrfach genannt

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

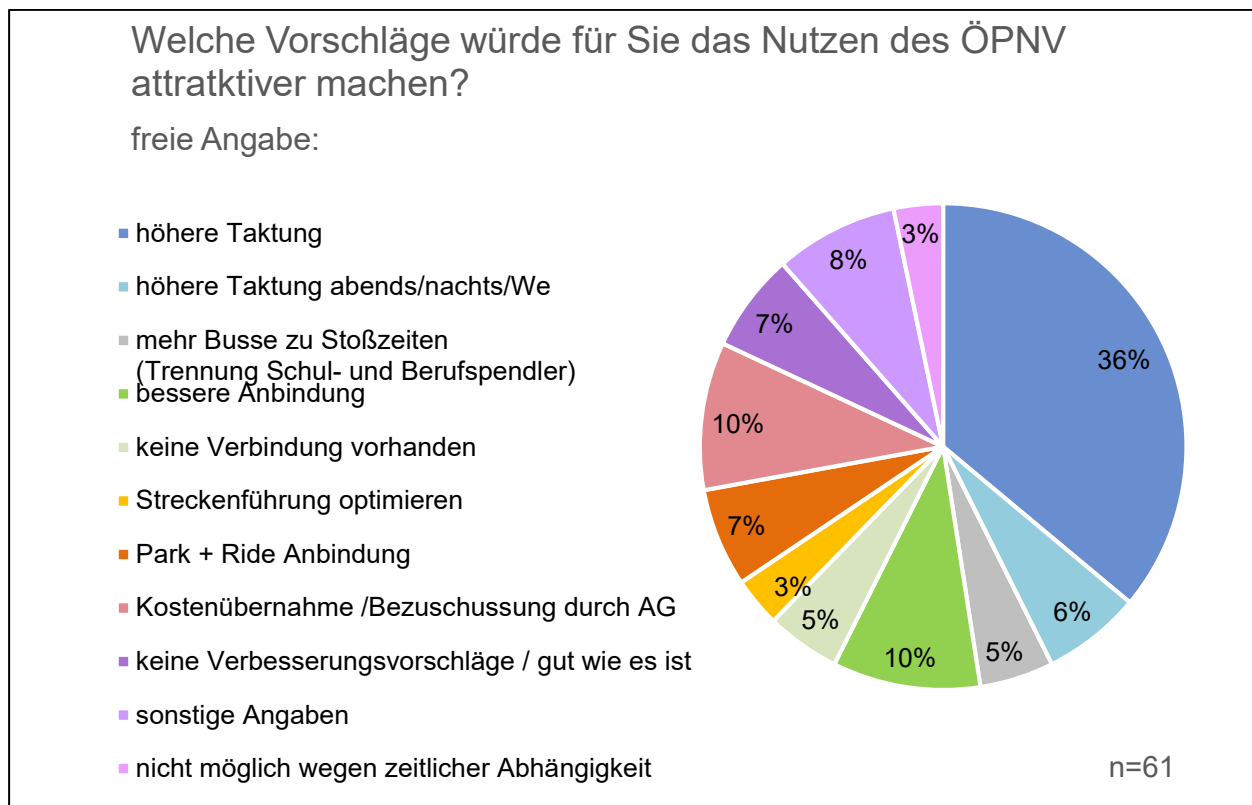


Abb. 36: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (freie Antworten)

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Sonstiges / freie Angabe:

Tab. 6: Freie Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV

2 weitere Halte vormittags und am späten Nachmittag
andere Streckenführung des Stadtbuses
Anfahren aller Haltestelle auch nach 21:00 Uhr, vor allem im Winter.
bei mir gibt es keine Verbindung
bei uns gibt es keine Busverbindungen nach Bayreuth (nur 1x früh für Schüler)
Bereich Peter-Henlein-Str./ Kulmbacher Str. BT ist Busanbindung fast nicht gegeben
bessere Anbindung am Wochenende
bessere Anbindung der Gemeinden im Landkreis
Bessere Busanbindung für Landkreisgemeinden und -städte
bessere Busanbindungen aus dem Landkreis
bessere Taktung
Bezuschussung durch Arbeitgeber
Bin zufrieden, so wie es ist
Direktore Linien, ohne die vielen Haltestellen auf einer Linie
Einrichtung Pendlerparkplatz A9 Ausfahrt BT Nord mit Busanbindung Taktung 10 min
Erweiterung des VGN (Kulmbach), somit auch Stadt -ÖPNV nutzbar
Fahrradmitnahme kostenlos
Fahrzeit, früh

Fahrzeiten, die mit den Arbeitszeiten vereinbar sind
flexiblere Zeiten
Frühstücksmöglichkeit im Zug
günstiger Preis
Höhere Frequenz/ Taktung in die Umlandgemeinden
Höhere Taktung
höhere Taktung
Höhere Taktung allgemein und konkret häufigere Anfahrt der Haltestellen am Bodenseering
Höhere Taktung der Verbindung
Höhere Taktung ins Umland
höhere Taktung zu Stoßzeiten
Höhere Taktung, vor allem mehr Angebote in Tagesrandzeiten (für mich vor allem morgens ab 6 Uhr)
keine
keine Linienverbindung vorhanden
Keine, wegen zeitlicher Abhängigkeit
Kostenübernahme durch AG
kürzere Fahrtzeiten der langen Verbindung, bessere Verteilung der 2 Verbindungen in der Stunde auf die Stunde, also halbstündiger Abstand statt 15/45 Minuten zwischen den Verbindungen
längere Fahrzeiten auch nach 20 Uhr am Stadtrand
Mehr Busse in den Hauptverkehrszeiten, separate Busse für Berufspendler (ohne Schüler)
mehr Busse zu Stoßzeiten (Schulkinder)
mehr Fahrzeiten
mehr Taktung bei der Zugverbindung
Meine Dienstzeiten überschneiden sich mit dem Schülerverkehr, sodass ich anstelle der überfüllten Busse meistens lieber das Auto nehme.
momentane Verbindung ist ausreichend
Nicht nur Umsteigen am ZOB, sondern auch innerhalb der einzelnen Linien
nichts
niedrigere Kosten
Öftere Halte in Creußen mit dem Bus und der Bahn
ÖPNV am Wochenende und nachts nur eingeschränkt nutzbar, Bustaxi sehr unflexibel mit Haltestellen
ÖPNV auch am Abend in engerer Taktung
P+R an der Stadtgrenze mit kostenlosen Parkmöglichkeiten
Park & Ride System an den Haupteinfallstraßen der Stadt
Pause des Busfahrers am Bahnhof statt am ZOH, um auf den Zug aus Creussen zu warten
Pendlerparkplatz
Platz zum Abstand halten!
schnellere und kontinuierliche anbindungen in die nachbar landkreise
Sonn- u. feiertags dieselbe Taktung wie an Werktagen
Vergünstigungen für den ÖPNV als Beschäftigter der Stadtverwaltung Bayreuth
völlig unattraktiv, da mit Fahrrad wesentlich schneller als ÖPNV
während der "Stosszeiten" kürzere Taktung und zusätzliche Busse
weniger Wartezeiten am ZOH = Linien gleichzeitig am ZOH statt zeitversetzt wie momentan
Züge fahren häufiger, bessere Taktung
zuverlässige Einhaltung des 30-Minuten-Takts auch über die Mittagszeit

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Anmerkungen zu Teil III: ÖPNV

Tab. 7: Freie Anmerkungen zum ÖPNV

- überfüllte Busse wegen Schulkindern zwischen 7 und 8 Uhr ist sehr unangenehm und unattraktiv!!! - zusätzliche Busse nur für Schulkinder wäre sinnvoll oder nur für die restlichen Nutzer - Buszeiten beginnen erst um 7 Uhr (Hohlmühle), vorher leider nur Anruf-Linien-Taxi (teurer!) (In Zeiten von Corona fährt die erste Linie erst um 9 Uhr!)
Abstimmung mit Buslinien ist nicht optimal; Busverbindungen auf dem Land sind sehr schlecht
Anschluss ans S-bahnnetz der Stadt Nürnberg, Ausbau der Strecke Schnabelwaid-Bayreuth
aufgrund Gleitzeit bzw. unterschiedlicher Arbeitszeiten nur interessant, wenn ortsnahe und mit einer Taktung von mind. 1 Fahrt/Stunde verfügbar
Außerhalb von Bayreuth ist zeitlich sowie finanziell ein erhöhter Aufwand notwendig, um mit dem Bus zum Arbeitsort zu fahren, da zu wenig Vernetzung vorhanden ist. Und wenn vorhanden, dann zu nicht akzeptablen Zeiten.
Bessere Vernetzung spart Zeit! Zeit, die im Fahrzeitenvergleich nicht hinreichend abgebildet wird. Die Wartezeit, die sich beim Umstieg durch fehlenden Anschluss ergibt oder auch die Zeit, die verloren geht, da man für den Arbeitsbeginn den Bus angepasst auswählen muss, ist in der vorne genannten Fahrzeit nicht erfasst und verzerrt daher das Bild, das sich bei der Auswertung der angegebenen Fahrzeiten im Vergleich zeigt.
Busverbindung nach Bayreuth ist zu schlecht ausgebaut
Nach 18.00 Uhr ist mein Wohnort nur noch alle 2 Stunden erreichbar. Da (in nicht-Corona-Zeiten) häufig Abendtermine anfallen, ist der ÖPNV nach einem mega langen Arbeitstag nicht attraktiv, da habe ich keine Lust noch 1 Stunde auf den Bus zu warten.
Den Einzelfahrtspreis für ein Ticket Bus 2 € !!!! drastisch senken, bzw. kostenfreies Busfahren anbieten, dadurch würden viel mehr Leute die aus Bayreuth kommen ihr Auto zu Hause lassen.
Vergünstigungen für Bus und Bahn als Beschäftigter der Stadtverwaltung.
Der Pendleranteil ist wegen der Vielzahl von Behörden und Schulen in der Stadt Bayreuth sehr hoch. Erhebung wäre sinnvoll. Während der letzten 12 Monate ist der Anteil durch home-office und home-schooling sehr stark zurückgegangen, und damit die Innenstadtbelastung gesunken. Zur Verkehrsreduzierung in der Innenstadt wird die Stadt Bayreuth mittelfristig um ein funktionierendes P+R-System nicht herumkommen.
Die Nutzung des ÖPNV (Zug) kostet mich für Hin- und Rückfahrt 12,30 €. Eine Fahrt mit dem PKW ist da deutlich günstiger (Diesel, 30 km einfach). Ein Monats/ Jahresticket lohnt sich wegen der Nutzung an nur 3 Tagen pro Woche für mich nicht. Somit ist der ÖPNV für mich eigentlich relativ teurer 'Luxus'
Eine Beteiligung der Stadt beim Ticket wäre wünschenswert.
Eine Nutzung des ÖPNV kommt für mich aufgrund der langen Fahrzeiten und der unattraktiven Verbindungen von meinem Wohnort aus nicht in Frage.
Eine Ringlinie wäre von Vorteil. Alles über den ZOB laufen zu lassen, ist teils nicht sinnvoll und man benötigt teils längere Warte- und Fahrzeiten als nötig.
Es gibt genügend Kollegen von Ausserhalb, die keine Möglichkeiten für öffentliche Verkehrsmittel haben. Hingegen nehmen städtische Mitarbeiter aus dem Stadtgebiet, welche die Möglichkeit haben nicht die öffentlichen Verkehrsmittel. Dadurch werden denen Mitarbeitern,

die auf den eingewiesenen PKW angewiesen sind, die kostenlosen Parkplätze in der Tiefgarage und in den Seitenstraßen weg.
Fahrgemeinschaft ist günstiger
Fahrplan der DB sollte eine mindestens stündliche Taktung für die Strecke Bth.-Nbg. haben mit Halt an allen Haltepunkten an der Strecke von 6.00 Uhr bis mind. 20.00 Uhr
Für mich sind die öffentlichen Verkehrsmittel unattraktiv, weil zwischen meinem Wohnort und meinem Arbeitsplatz ein regelmäßiger öffentlicher Nahverkehr durch z.B. Linienbusse viel zu selten stattfindet.
Gerade während der Morgenzeiten und mittags bei Schulende sind die Busse so voll, dass es unangenehm ist, mitzufahren. Bushaltestellen sollten nicht nur stadteinwärts sondern auch stadtauswärts überdacht sein, damit man beim Fahren auf einer Linie von der Villa Wahnfried nach Eremitage auch in der Königsallee nicht im Regen warten muss.
Höhere Taktung nach Kulmbach. Wäre auch für den Unistandort Kulmbach interessant. Lkr. Kulmbach muss in den VGN aufgenommen werden.
Hollfeld - Bayreuth bei unterschiedlichen Arbeitszeiten ist die Taktung viel zu niedrig, um auch nur im entferntesten an die Zeitersparnis durch den Pkw heranzukommen
Ich bin auf einer halben Arbeitsstelle und habe nur geringes Einkommen. Der Preis um einmal hin und zurück zu kommen ist mir einfach zu teuer.
Ich habe keinen ÖPNV-Anschluss an meinem Wohnort.
Ich nutze schon seit einiger Zeit lieber mein Rad als den ÖPNV, da es für mich schwierig wird, auch nach 20.00 Uhr nach Hause zu kommen. Entweder ich laufe im Winter oder zahle ein Taxi. Ich verstehe, dass die Busse nach 20:00 Uhr nicht ausgelastet sind, aber wenn nichts angeboten wird, kann auch keine Nachfrage entstehen. Einige Busfahrer fahren nicht besonders, da sie wie mehrmals beobachtet bzw. gehört mit Headset telefonieren. Wenige Busfahrer scheinen ihren Job zu lieben.
In den Abendstunden sind die Zeiten des Stadtbusverkehrs völlig ungeeignet! In meinem Stadtteil fährt nur einmal in der Stunde der Bus (Linie 323) und unter der Woche der letzte um 22:45 Uhr und das auch schon vor der Pandemie! In den Abendstunden ist es schlichtweg unmöglich, mit dem ÖPNV zum Beispiel mit dem Zug über Nürnberg kommend (oft auch über Bamberg kommend) nach Hause mit dem ÖPNV (Bus) zu fahren! Die Stadtbuslinie 323 fährt IMMER vom ZOH ab, bevor der Zug in BT ankommt. Die meisten Zugverbindungen überregional sind nur mit Anschluss über Nürnberg. Die Abfahrtszeiten des Stadtbusses werden seit vielen Jahren in keiner Weise auf den Zugfahrplan eingetaktet! Hierdurch wird man gezwungen, nicht mit ÖPNV zu fahren!! Warum will man keine ÖPNV-Nutzer? Am Sonntag Vormittag ist es unmöglich, von meinem Stadtteil zum Bahnhof zu den Zügen zu kommen, der Bus fährt nur einmal die Stunde und die früheste Ankunft ist um 10:11 Uhr am ZOH, das ist zu spät! Außerdem fahren die meisten Zug-Verbindungen (zum Fernverkehr muss man meistens über Nürnberg) fahren aber bereits kurz nach der vollen Stunde vom Bahnhof ab, also auch hier wird jede Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV VERHINDERT durch den desaströsen Stadtbusverkehrsplan!
Jobticket mit Übernahme durch den Arbeitgeber wäre super!
Mehr Busse und Platz zum Social Distancing!
Nein
ÖPNV wird meinerseits nicht genutzt, da dies zeitlich abhängig macht. Die Linie zur Arbeit erst einmal durch die halbe Stadt führt und zusätzlich mit einer Umsteigezeit von 10 min. behaftet ist. Letztlich die Infektionsgefahr steigt.

ÖPNV würde ich grundsätzlich in Erwägung ziehen. Leider sind die bestehenden Verbindungen zu schlecht (Umstiege notwendig, lange Fahrzeiten).
ÖPNV-Anschluss ist sehr gut, kürzester Arbeitsweg
ÖPNV-Nutzung aufgrund Entfernung zum Arbeitsort nur begrenzt möglich (DB Bahn, Verbindung ca. alle 2-3 Stunden mit längerer Fahrtzeit).
regelmäßiger Busverkehr, früh nutzbarer Bus, bessere Anbindung von Bushaltestelle zur Wohnung mit z.B. Straßenlaternen
Schwierig, den ÖPNV zu nutzen, wenn es bei uns keinen gibt. Nächste Zusanbindung 6 km entfernt. Kosten würden das 3fache kosten, als die alleinige Nutzung meines PKWs
Sobald Corona-Situation wieder im Griff sein wird, werde ich wieder auf eine Jahreskarte für Bus umsteigen.
Taktung ist gerade für Samstagsarbeit oder Arbeit zu späteren Uhrzeiten etwas kompliziert. Ein Jobticket für den gesamten VGN wäre auf jeden Fall interessant.
wenig barrierefreie Informationstechnik, zu wenig barrierefrei Bushaltestellen, schlechte Verbindung in den Landkreis
Wenn ich mit dem Bus heimfahre muss ich noch zusätzlich mindestens 20 Minuten nach hause laufen, da die Busse an meiner Haltestelle im Dorf nicht halten.
Wenn man einfach zur Arbeit mit dem Bus über 40 Min. braucht, mit PKW ca. 12 Min. ist der Bus einfach uninteressant, zudem befindet sich im Bereich Kulmbacher Str./ Peter-Henlein-Str. eine miserable Busanbindung.
Wie gesagt, bei uns sind die Busse dermaßen überfüllt mit Schülern, dass es keinen Spass macht den Bus zu benutzen. Außerdem muss ich am ZOH aussteigen bis zu Fuß zum Museum laufen, da die Busverbindungen miserabel sind, Davon abgesehen ist das auch noch Landkreis bzw. Stadtverkehr.... somit zwei unterschiedliche Tickets. Das selbe wieder Richtung Heimat.
Zu wenige Schulbusse, die nur für Schüler gedacht sind, damit andere Fahrgäste auch Platz im Bus finden.
Zug fährt jede Stunde, jede halbe Stunde wäre attraktiver

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Teil IV: PKW

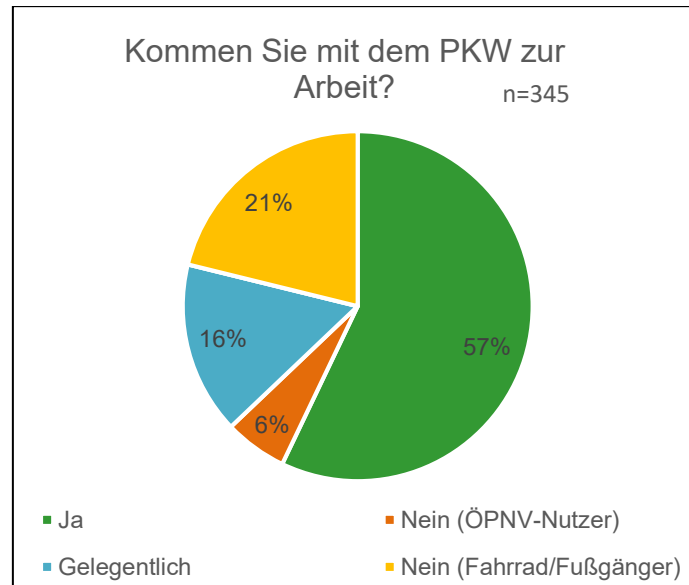


Abb. 37: Frage zur Nutzung des PKW für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

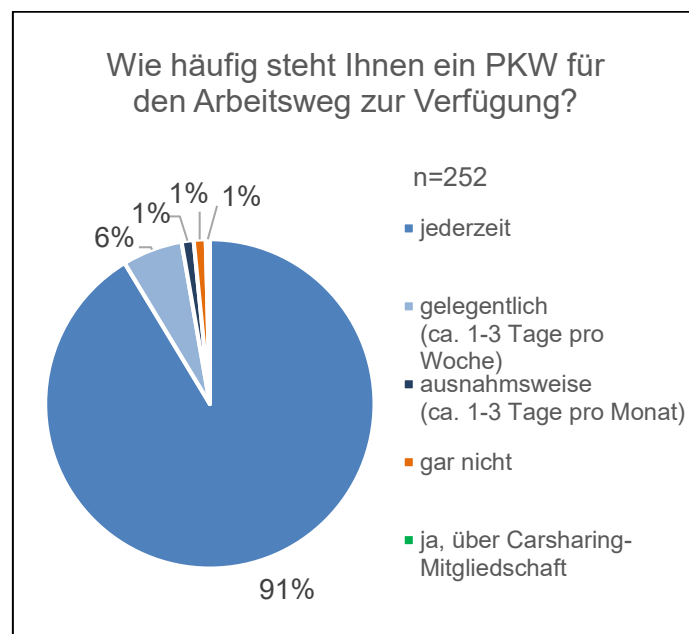


Abb. 38: Frage zur Verfügbarkeit eines PKW für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

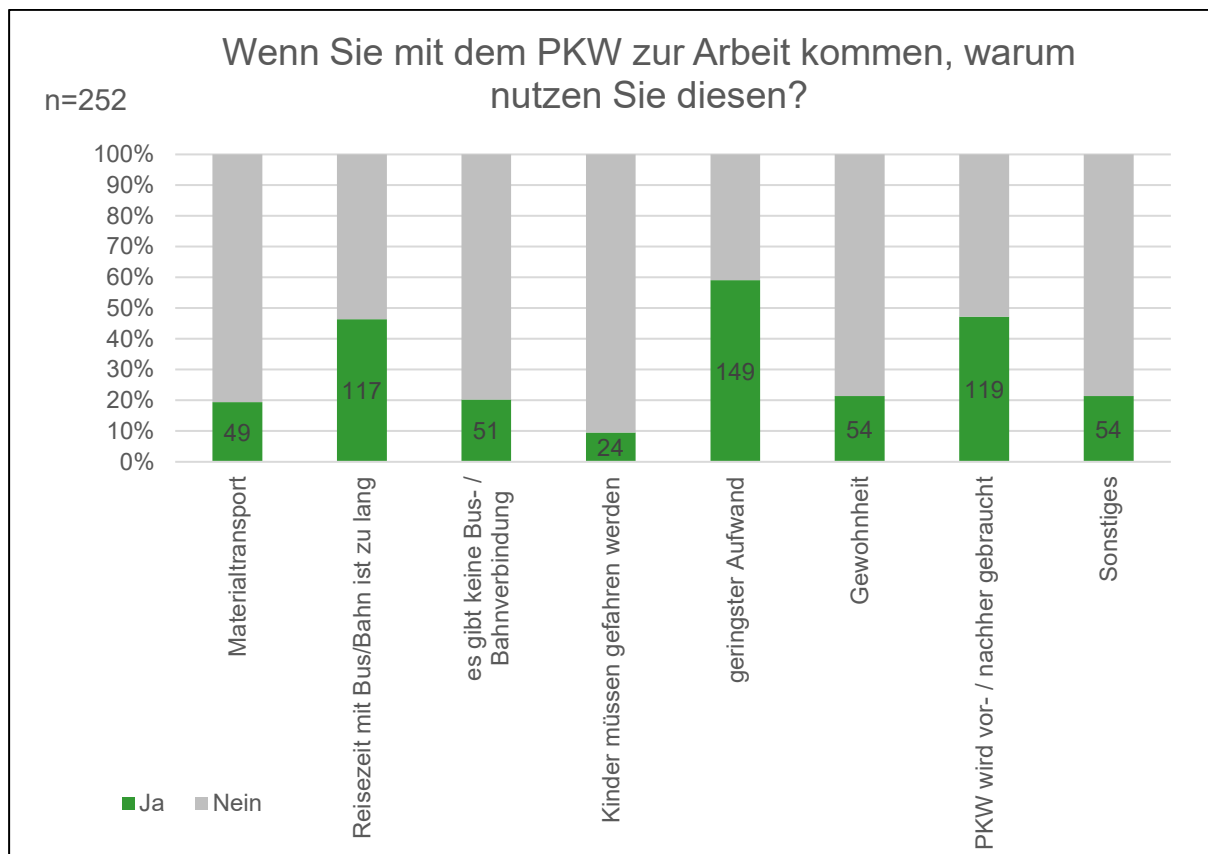


Abb. 39: Frage über die Notwendigkeit der Nutzung eines PKW für den Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

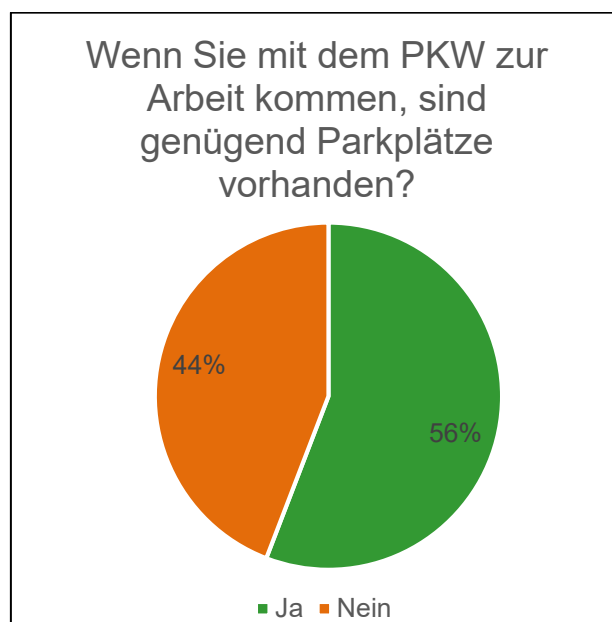


Abb. 40: Frage nach der Verfügbarkeit von Parkplätzen auf dem Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

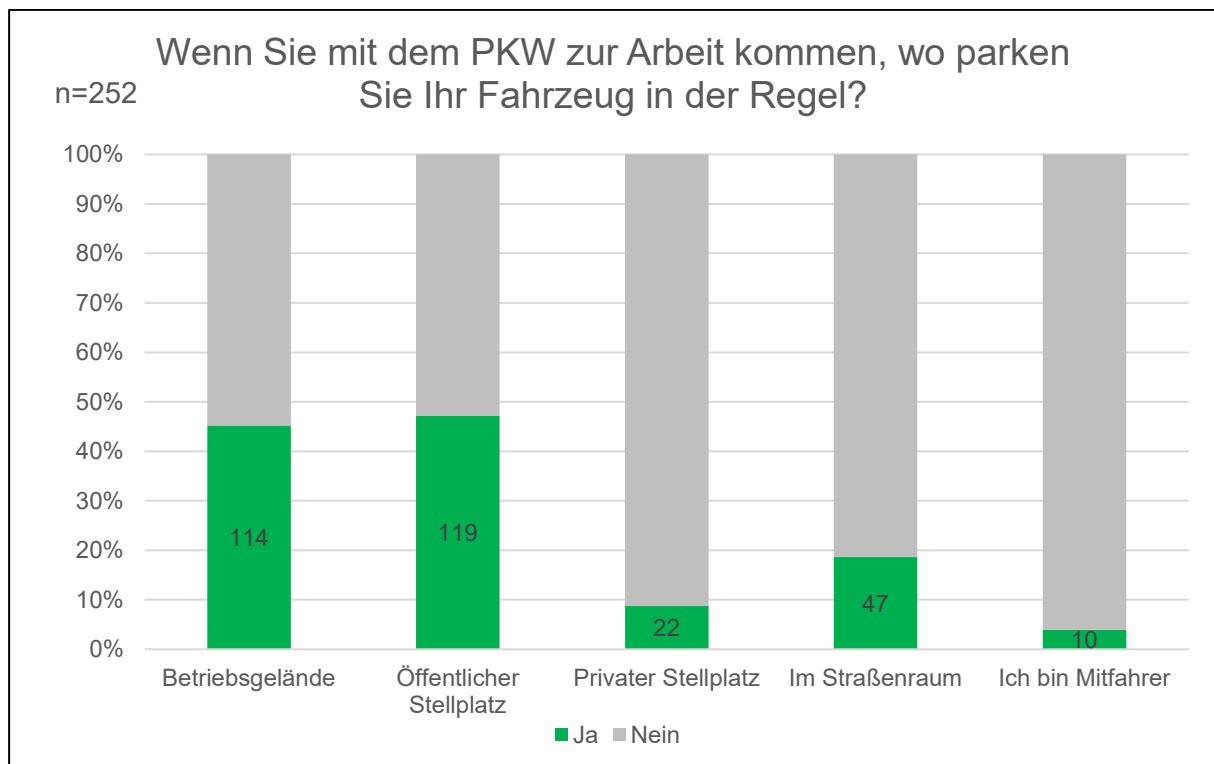


Abb. 41: Frage nach der Örtlichkeit der vorhandenen Parkplätze auf dem Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

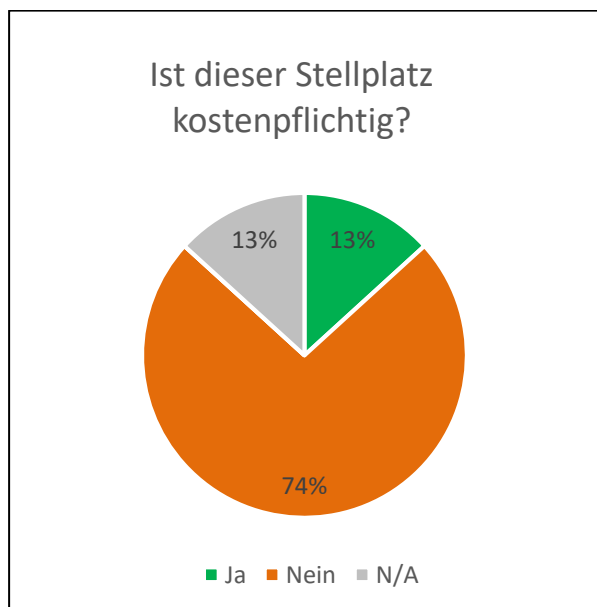


Abb. 42: Frage zur Kostenpflichtigkeit der Parkplätze auf dem Arbeitsweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

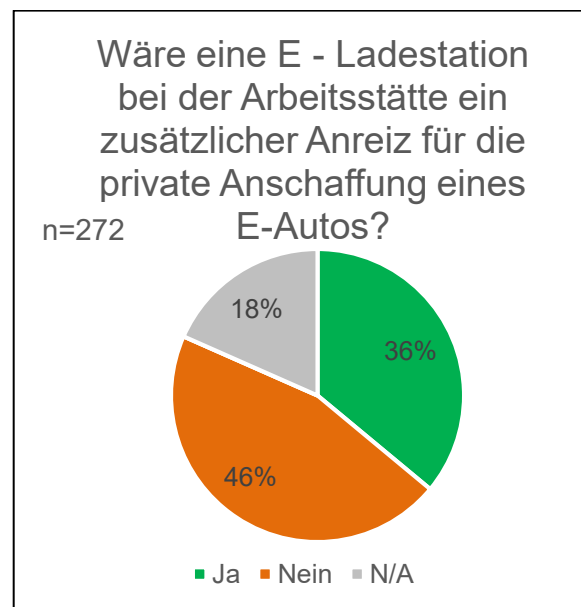


Abb. 43: Frage zur Attraktivitätssteigerung eines E-Autos durch das Vorhandensein einer Ladestation an der Arbeitsstätte

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

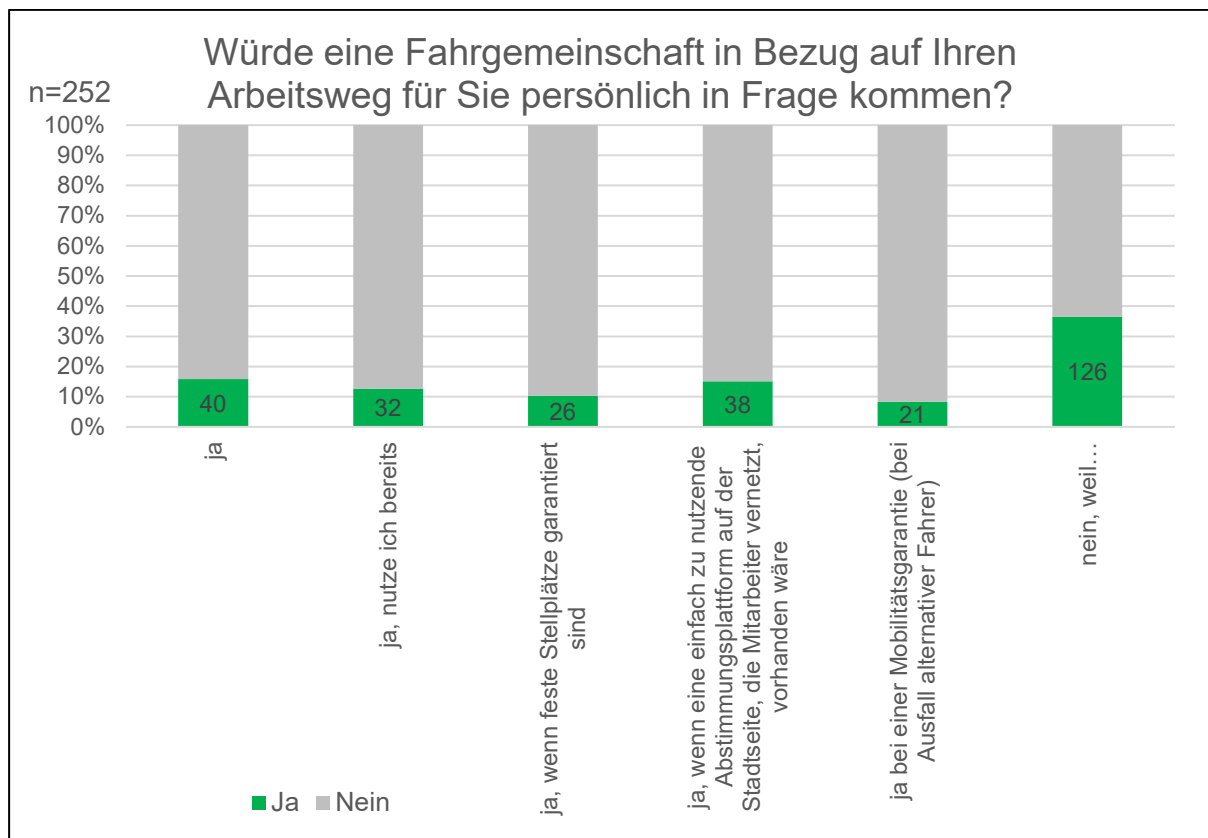


Abb. 44: Frage zum Potenzial einer Fahrgemeinschaft

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

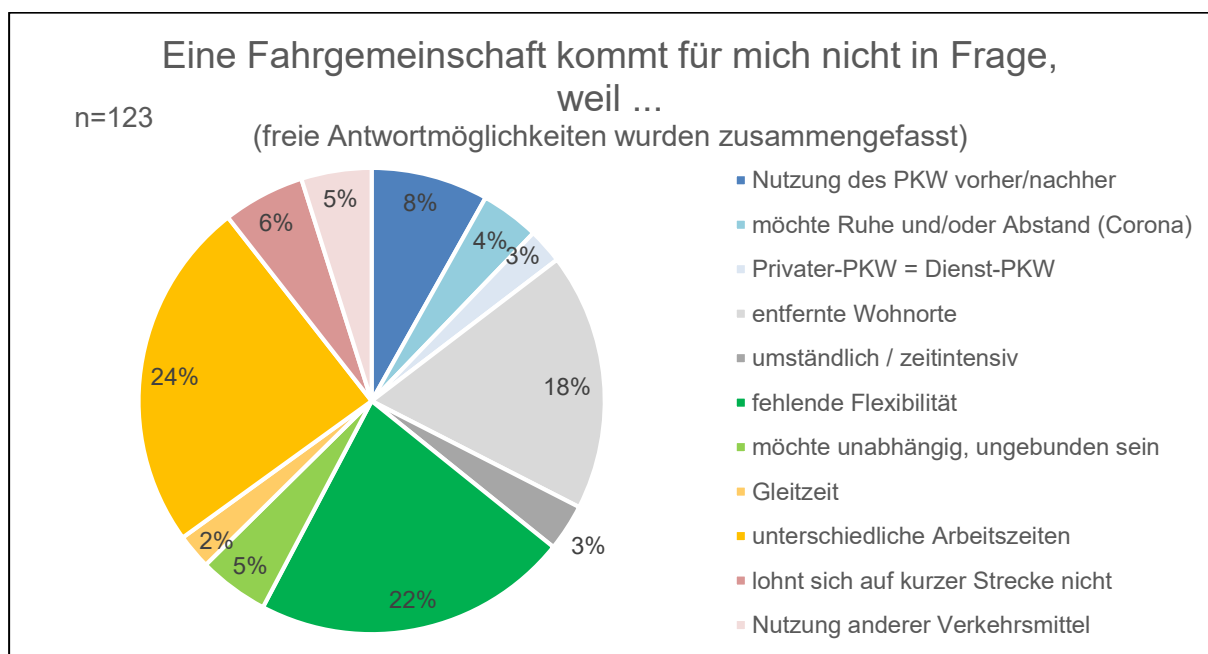


Abb. 45: Frage zu den Hinderungsgründen für eine Fahrgemeinschaft

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Anmerkung Teil IV: PKW

Tab. 8: Freie Anmerkungen zur PKW-Nutzung

Am Rathaus II sind derzeit noch genügend Parkplätze vorhanden. Wären diese nicht vorhanden würde ich es als extreme Diskriminierung von Mitarbeitern vom Land empfinden. Diskussionen über Fahrräder sind bei einem Arbeitsweg von 35 km ein Witz!
Bei einem 24 Stunden schichtdienst benötigt man Wäsche / Nahrung - Brotzeit/ und teilweise Beschäftigung für die Bereitschaftszeit (Bücher, Büroarbeiten und anderes). Der erste Bus fährt um 7, da ist aber Dienstbeginn. Eine Fahrt mit ALT wäre möglich, jedoch bin ich dann 30 Minuten vor Dienstantritt in der Arbeit, darf diese Coronabeding aber erst gegen 7:00 Betreten. Außerdem bräuchte ich dann eine Schubkarre um alles mitzunehmen.
Bitte eine Ladesäule für Mitarbeiter am WWG.
Dass ein E-Auto schon vorhanden ist wurde bei der Umfrage nicht für möglich gehalten
Der PKW wird auch als dienstlich zugelassenes Fahrzeug für den Dienst und damit für den Arbeitgeber genutzt. Damit werden dem Arbeitgeber über die Jahre gerechnet nicht unerhebliche Kosten für Dienst-PKW, die bereitgestellt werden müssten, erspart. Das ist dem AG aber offensichtlich nicht so bewusst, weil der AG bis heute keine entsprechende Versicherung hat, die bei Unfall einen Stufungsverlust für den PKW-Halter bei seiner privaten Kfz-Versicherung auffangen würde.
Dienststelle RH II
E-Auto käme in Frage, wenn man diesen kostenfrei garantiert beim Arbeitsplatz abstellen kann.
Eine kostenlose Ladesäule am Standort WWG würde die Anschaffung eines E Autos deutlich erleichtern. Andere Kommunen oder Ministerien in München stellen Ihren Mitarbeitern solche schon zur Verfügung.
e-Mobilität ist keine Alternative! Der Strom kommt nicht aus der Steckdose!
Es gibt zwar Parkplätze für Mitarbeiter, diese müssen aber geteilt werden. Meist hat eine Abteilung nur 1 Stellplatz der für ca. 8 Personen in der Woche aufgeteilt wird. Es wäre schon Hilfreich wenn man mal was Abladen müsste, einen Ausweis zu haben mit dem man ca. 30 min auf den Kostenpflichtigen Parkplätzen Parken kann, ohne für 2 Minuten zahlen zu müssen oder zum Be- und Endladen.
es sollten genügend Parkplätze vorhanden sein, was derzeit nicht der Fall ist, selbst bei gelegentlicher Fahrgemeinschaft (1-3mal) wäre es schön einen Parkplatz zu haben
Fahrgemeinschaft
Fahrgemeinschaft mit Kollegen aus dem gleichen Ort kommt dann wieder ("nach Corona") infrage, wenn Arbeitszeiten aufeinander abgestimmt werden können.
Für den Außendienst sollten vom Arbeitgeber E-Dienstautos zur Verfügung gestellt werden
Ich besitze zur kein E-Auto, weil ich es zu Hause definitiv nicht laden kann. Lademöglichkeiten auf Arbeit würden das Problem für mich lösen. Mitfahrgelegenheiten sind, da meine Arbeitszeit recht flexibel ist und sein muss, etwas schwierig. Ich parke momentan 10-15 Minuten von der Dienststelle weg. Der Fußweg macht mir allerdings nichts aus. Ich habe etwas Angst, dass bei regulärer Schulöffnung allerdings die Parkplatzsuche schwieriger wird.
Ich habe bereits ein E-Auto.
Ich habe täglich eine einfache Strecke von 70km zu fahren. Die Fahrzeit beträgt 40-45 Minuten. Die morgentliche Parkplatzsuche für kostenfreie Parkplätze in der Innenstadt erschwert die

Situation für mich erheblich. Hinzu kommt, je nach Parkplatz, ein 10-15 minütiger Fußweg (z.B. Ludwig-Thoma-Str. PPOberfranken) zur Dienststelle ins Rathaus. Bei Dienstbeginn 06:30 klingelt der Wecker um 04:45. Mir liegt es fern zu jammern, aber es wäre schön wenn unser Arbeitgeber hierfür ein Augenmerk hätte und sich für PKW-Pendler die von weiterher kommen (+50km einfach), stark machen würde. Eine Bahnfahrt kommt aufgrund der langen Fahrzeit, schlechte Taktung und zu hoher Preis nicht in Betracht. Das LPA Bayreuth sowie die Reg. von Ofr. bietet seinen Mitarbeitern Parkplätze an. Freilich entspricht die Anreise mit dem PKW nicht den besten umweltpolitischen Aspekten der Stadt Bayreuth und zielt vielleicht an der Umfrage vorbei, aber dennoch gibt es solche Mitarbeiter die gerne in ihre Arbeit fahren und dafür auch eine beträchtliche Wegstrecke in Kauf nehmen. Es wäre schön wenn mit dieser Umfrage "der Stein ins Rollen gebracht wird" und die Problematik für Mitarbeiter von außerhalb angegangen wird. Ich denke das diese Personengruppe eine Minderheit in der Stadtverwaltung darstellt und sich diesbezüglich eine Lösung finden lässt. Ich bedanke mich für ihre Zeit und Hilfe.
Ich nutze den PKW nur, wenn ich als Dirigent des städtischen Blasorchesters Instrumente für einen Auftritt transportieren muss.
In der Pandemie am sichersten.
Keine Kollegen/innen im Wohnbereich wegen Fahrgemeinschaft.
mich wundert es, dass z.B. das Kulturamt etliche Stellplätze beim ehemaligen Bauhof hat und wir Mitarbeiter im RWM/JPM/FLM so etwas nicht angeboten bekommen.
Mögliche Fahrgemeinschaftspartner befinden sich aktuell vollständig im Home Office; sonst würden Fahrgemeinschaften genutzt.
Nein
Pkw-Nutzung aktuell (zu) attraktiv, da kostenfrei, kurze Wege Parken/ Arbeit, leistungsfähiges Verkehrssystem; Anreize zur Nutzung alternativer Mobilitätsangebote wären dementsprechend auch: Verknappung und Verteuerung des Parkplatzangebotes (geringeres Parkkontingent, Verteuerung der Parkgebühren, Ausweitung Anwohnerparken), Verlagerung des Parkstandortes für Beschäftigte (z. B. in das Parkhaus Sportpark)
Wenn ich den PKW nutze, habe ich vorher oder nachher noch einen anderen Weg. Das steht einer Fahrgemeinschaft entgegen!!!
Wenn mehr Home Office angeboten würde, bräuchte man für diese Tage keinen PKW.
zu wenig kostenlose Parkplätze im Stadtgebiet verfügbar, da Mitarbeiter aus dem Stadtgebiet, welche alle Möglichkeiten zur Verfügung hätten (Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel..) die kostenlosen Parkplätze wegnehmen. Und von meinem Gehalt kann ich unmöglich 150-200€ monatlich für einen Parkplatz ausgeben.
Zumindest während der Pandemie kommen Fahrgemeinschaften für mich nicht in Frage.

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Teil V: Dienstgänge und Dienstwege

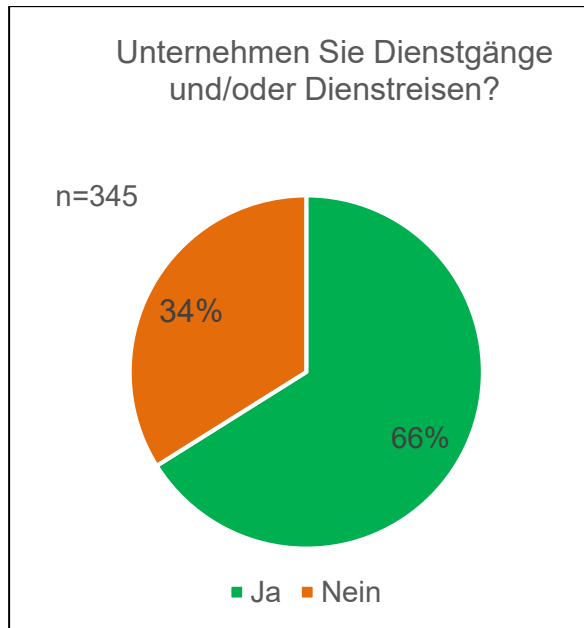


Abb. 46: Frage zur Durchführung von Dienstwegen

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

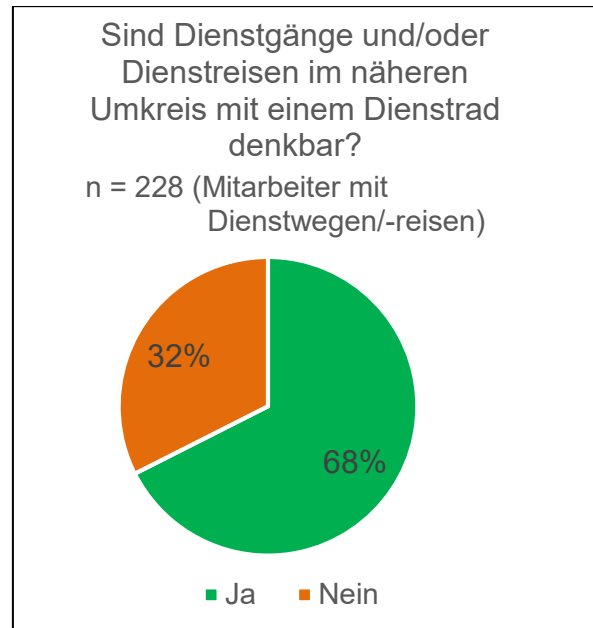


Abb. 47: Frage zur Möglichkeit der Nutzung eines Fahrrads auf dem Dienstweg

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

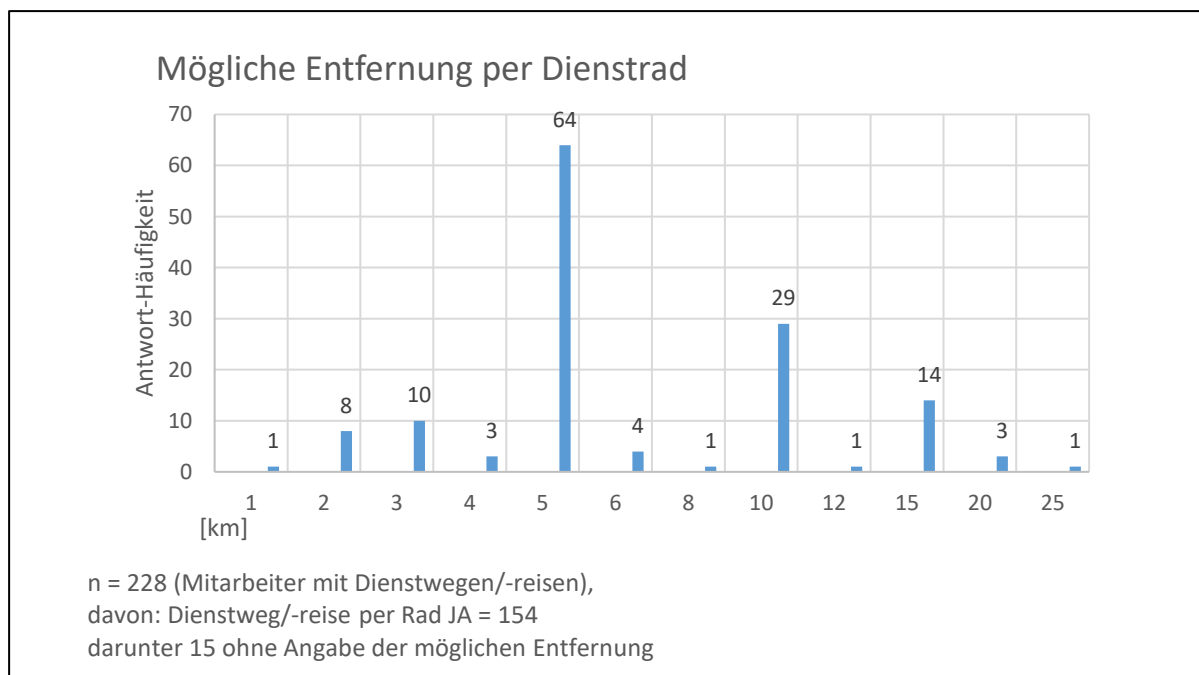


Abb. 48: Frage zur denkbaren Entfernung bei Nutzung eines Fahrrads auf Dienstwegen

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

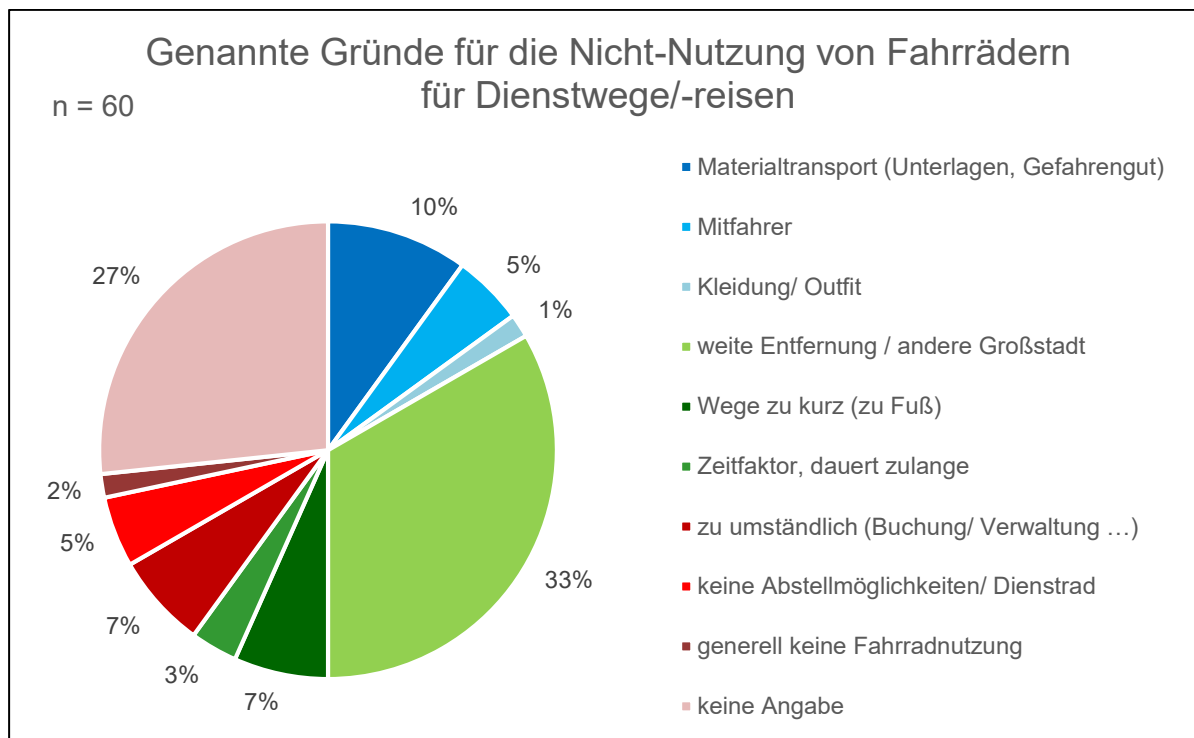


Abb. 49: Frage zu den Gründen einer Nicht-Nutzung von Fahrrädern auf Dienstwegen

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Überregionale Dienstreisen:

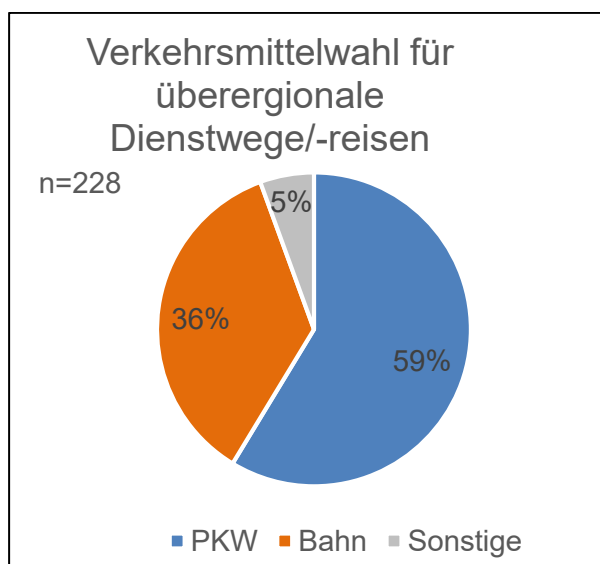


Abb. 50: Frage zur Verkehrsmittelwahl auf überregionalen Dienstwegen

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

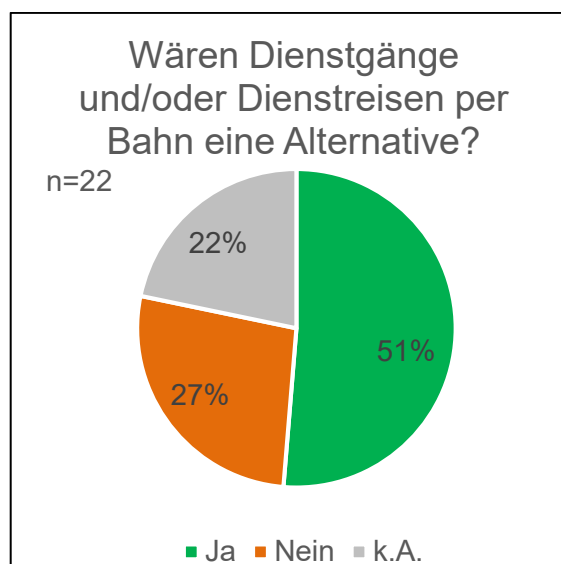


Abb. 51: Frage zur Möglichkeit der Bahnnutzung auf Dienstreisen

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Genannte Argumente für und gegen eine Nutzung der Bahn für überregionale Dienstreisen

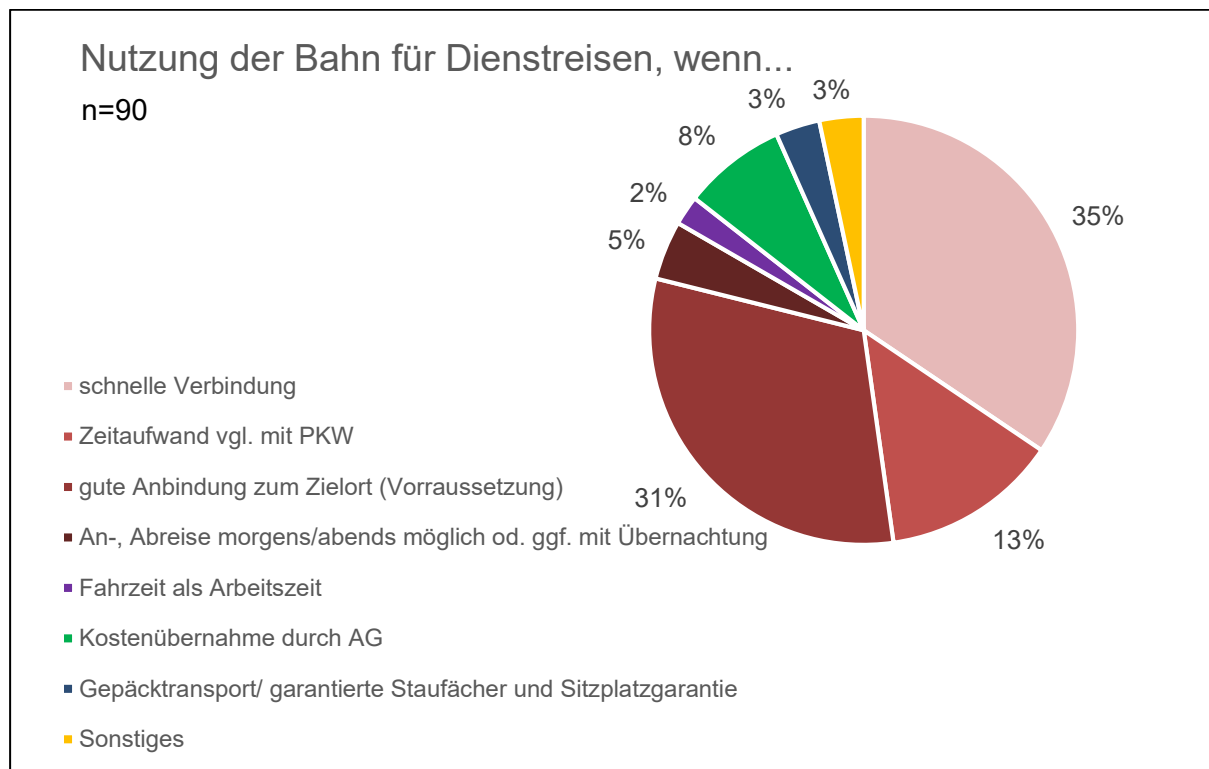


Abb. 52: Frage zu den positiven Einflussfaktoren für die Nutzung der Bahn auf Dienstwegen

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

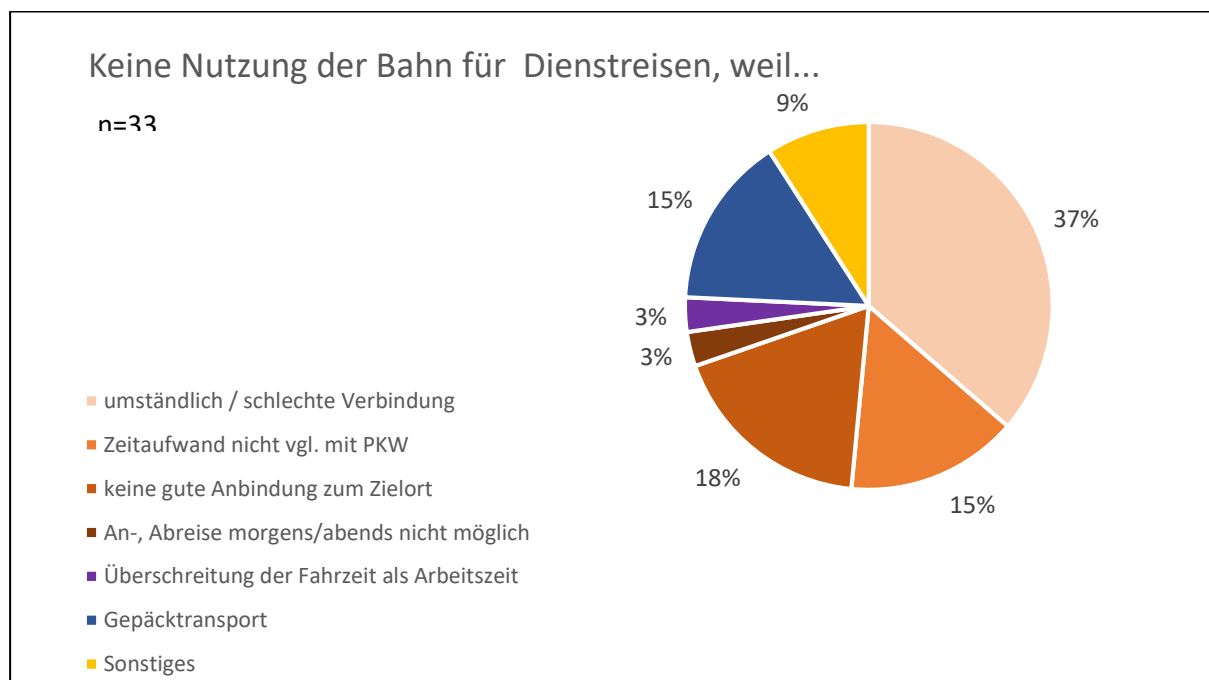


Abb. 53: Frage zu den negativen Einflussfaktoren für die Nutzung der Bahn auf Dienstwegen

Anmerkungen zu Teil V Dienstgänge und -wege:

Tab. 9: Freie Anmerkungen zu den Dienstwegen

An sich ist die Bahn immer eine Alternative, aber das kommt immer auf das Ziel und den Zweck der Dienstreise an.
Anschaffung von Elektro Dienstfahrzeugen und E-Bikes
bei unseren Dienstreisen handelt es sich meistens um Ausbildungen an den Staatlichen Feuerweherschulen. Wir müssen immer unsere Schutzausrüstung zu den Ausbildungen mitnehmen. Das kostet viel Platz. Deshalb ist bisher das Auto die beste Option
Die meisten Dienstreisen wären nicht nötig wenn die Anbieter (Veranstalter) dies über ein Webinar veranstalten würden - ist viel einfacher und spart Zeit, Nerven und Energie.
Die Nutzung von Alternativen zum Auto soll möglichst einfach und effizient ermöglicht werden, so dass es gegenüber dem Auto praktische Vorteile gibt. Ein umwelt- und klimafreundliches Mobilitätsverhalten sollte honoriert werden, z. B. bei der Beurteilung der sozialen Kompetenz oder bei der leistungsorientierten Bezahlung. Mitarbeiter sollten auch mit mobilen Arbeitsgeräten ausgestattet werden, damit längere Dienstreisen zum Arbeiten und zur Kommunikation genutzt werden können (Bewerkstelligung der Erreichbarkeit)
Die Stadt sollte die kostenlose Nutzung der Stadtbusse für dienstliche Zwecke ermöglichen.
Dienst- und Fortbildungsreisen werden gerne mit der Bahn anstatt mit dem Dienstauto gemacht, v.a. dann, wenn man nicht zu oft umsteigen muss oder den Zielort direkt erreichen kann.
Dienstgänge in der Stadt mache ich zu Fuß. Sichere Unterstellmöglichkeit für privates Fahrrad wäre eine Alternative.
Dienstgänge nur im sehr nahen Umkreis
Dienstgänge werden zu Fuß oder mit dem Dienstfahrrad erledigt. Dienstreisen werden meistens mit der Bahn.
Dienstreisen werden immer mit der Bahn unternommen, Dienstgänge zu Fuß oder mit dem eigenen Rad, außer es gibt etwas zu transportieren, dann mit dem PKW.
Dienstreisen zu 50 % in Gruppe in 9-sitzer Van mit Gepäck und ca. 1000 km einfach
Für Dienstgänge von Außenstelle zum Rathaus wäre ein Dienststellenfahrrad super. Besser noch Lastenrad, da öfter Sachen transportiert werden müssen.
ich fahre, wenn es möglich ist mit der Bahn. Dienstauto wird nur benutzt, wenn Zielort mit Bahn nicht erreichbar.
Ich finde die Idee ein "Dienststellenfahrrad" zu haben gut, denn viele Mitarbeiter*innen kommen von außerhalb und da macht das Jobrad für diese vielleicht keinen Sinn. Mit einem immer verfügbaren Dienststellenfahrrad lassen sich Wege in der Stadt dann von allen flexibel mit dem Fahrrad erledigen. Vor allem die Hauspost könnte auf diese Weise klimafreundlich transportiert werden!
Im Sommer wenn möglich wird das Dienstrad benutzt
in der Innenstadt behindert ein Fahrrad nur, somit bin ich zu Fuß besser und schneller unterwegs. Da es sich ausschließlich um kurze Wege handelt, ist ein Fahrrad zu umständlich. (ich halte nichts von Radfahren in Fußgängerzonen, die Rücksicht der Fahrradfahrer ggü. Passanten oder kleinen Kindern ist in Bayreuth sehr hoch)
Innerhalb der Stadt nutze ich für Dienstgänge mein privates Fahrrad oder bin per pedes unterwegs, so groß ist ja Bayreuth nicht.

kürzere Dienstgänge innerhalb des Stadtgebiets werden meist zu Fuß erledigt, dafür würde ich gerne ein Dienst- E-Bike nutzen - Zeitersparnis
Laptop oder iPad müsste angeschafft werden um mobil arbeiten zu können.
Man unterscheidet zwischen Dienstreisen und Fortbildungsreisen. Fortbildungsreisen nehme ich in der Regel mit der Bahn wahr. Dienstgänge innerhalb der Stadt Bayreuth mit dem privaten PKW.
manche Dienstreisen sind 200 km entfernt, somit ist es angenehmer mit dem Auto zu fahren
Mit Lastenrad Mülltonnen ausfahren
Nutzung von Elektro-Dienstfahrzeug wäre gut
Sonstiges (2%): Fernbus- oder Flugreisen
versuche soviel wie möglich online zu belegen
Zum Teil sind wir auch mit Musikschule mit einem Bus unterwegs zu Konzerten oder Probenwochenenden.

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Teil VI: Statistische Daten

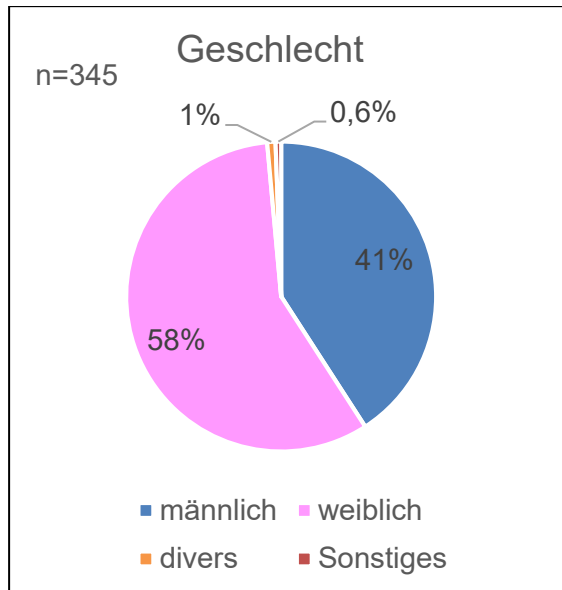


Abb. 54: Frage zum Geschlecht

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

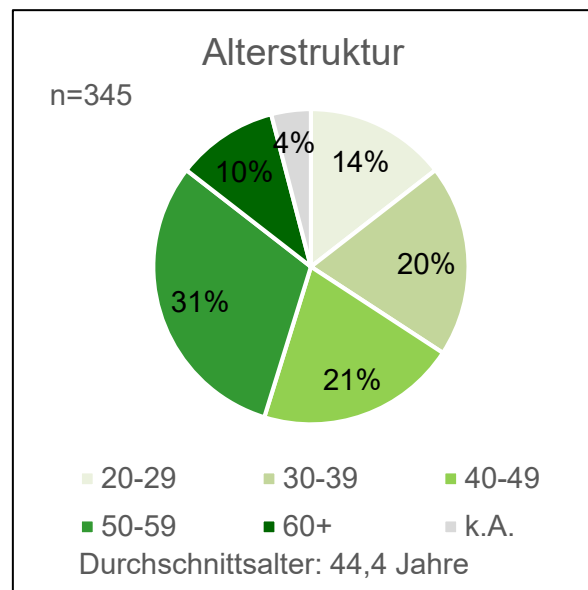


Abb. 55: Frage zur Altersstruktur

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Wohnort

Tab. 10: Wohnort der Befragten

Ahorntal	1	Mistelgau	2
Altenplos	1	Münchberg	2
anonym	2	Neudrossenfe	7
Auerbach	1	Neuenmarkt	3
Bad Berneck	4	Neusorg	2
Bayreuth	168	Neustadt am	2
Bindlach	8	Nürnberg	2
Bischofsgrün	2	Pegnitz	6
Creußen	7	Plankenfels	1
Ebensfeld	1	Pressath	1
Ebnath	1	Scheßlitz	1
Eckersdorf	12	Schirmitz	1
Emtmannsbe	1	Schnabelwaic	5
Gefrees	2	Schwarzenba	1
Gesees	2	Selbitz	1
Glashütten	2	Sparneck	1
Goldkronach	1	speichersdorf	8
Harsdorf	1	Stadtsteinach	1
Heinersreuth	7	Steinfeld	1
Himmelkron	1	Stockheim	1
Hirschberg	1	Thurnau	7
Hof	1	Trabit	1
Hollfeld	2	Tröstau	2
Hummeltal	4	Waischenfeld	1
Kasendorf	1	Weidenberg	4
Kirchenthumt	1	Weismain	1
Ködnitz	1	Weißbrunn	1
Kulmain	1	Wonsees	1
Kulmbach	4	Wunsiedel	1
Mistelbach	5	k.A.	31

(QUELLE: EIGENE BEARBEITUNG EVF 2022)

Anhang II: Gründe fürs Radfahren

Ausschnitte aus „Mobilitätskonzept für den Radverkehr im Landkreis Hof“ S.12f inkl. Aktualisierung (EVF 2017):

„Eigenschaften, die für das Radfahren sprechen sind u. a.:

- Fahrräder sind individuelle, zeitlich flexible Verkehrsmittel
- erhöht die eigenständige Mobilität (insbesondere von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen)
- stellt eine kosteneffiziente Mobilitätsform dar
- reduziert die Luftschadstoff- und Lärmbelastung und führt zur Verbesserung der allgemeinen Lebensqualität
- auf Kurzstrecken entlastet das Radfahren Straßen und Parkraum
- fördert positive Gesundheitseffekte

Nutzen, Kauf und Unterhalt eines Verkehrsmittels verursachen dem Nutzer aber auch der Allgemeinheit Kosten (zzgl. externe Kosten: Umweltwirkung, Lärm, Emissionen). Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, wie etwa dem Pkw sind Kosten des Rads deutlich geringer. Nutzungskosten eines Fahrrades liegen bei rund 10 Cent/km, hier sind Anschaffungspreis, Reparaturen sowie fahrradspezifische Ausstattung bereits berücksichtigt. Im Vergleich dazu verursacht ein durchschnittlich genutzter Mittelklassewagen (Wertverlust, Reparatur, Versicherung, Stellplatzkosten und Betriebsmittel berücksichtigt) zwischen 40 und 140 Cent/km (vgl. UBA 2021).

Neben den positiven Umwelteffekten und den monetären Einsparungen, profitieren auch Kommunen von der Nutzung des Fahrrads als Mobilitätsalternative. Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur sind deutlich günstiger und nehmen weniger Fläche in Anspruch als vergleichbare Infrastrukturmaßnahmen des MIV. So liegen beispielsweise Baukosten eines Pkw-Stellplatzes „zwischen 3.000 € (ebenerdig, ohne Dach) und 25.000 € (Tiefgaragenplatz)“ (vgl. UBA 2021). Radabstellanlagen hingegen kosten im Bau etwa 50 € - 120 € je Stellplatz / Abstellbügel (bis 300 € überdachte Abstellanlage) und bieten auf der gleichen Fläche sechs bis acht Fahrrädern Platz (ebenerdig, ohne Dach) (vgl. UBA 2021).

Zusätzlich zu volkswirtschaftlichen Effekten profitieren Einzelpersonen auch direkt von einer regelmäßigen Fahrradnutzung. Es ist förderlich für den allgemeinen Gesundheitszustand, beugt Osteoporose vor, „verbessert das allgemeine Wohlbefinden, hilft gegen Depressionen“ und verhindert nachweislich Diabetes und Herz-Kreislauf-Erkrankungen (vgl. NVBW 2016). Laut Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) reduzieren bereits 22 Minuten Bewegung pro Tag die Krankheitskosten für das Gesundheitssystem und die Wirtschaft deutlich. So spart ein Fahrradfahrer, der seinen Arbeitsweg regelmäßig mit dem Rad zurücklegt, im Vergleich zu

einem nicht trainierenden Pkw-Pendler Gesundheitskosten in Höhe von ca. 2.000 € pro Jahr ein (vgl. Fraunhofer ISI 2013).

Insbesondere für Wege mit einer Länge von unter zehn Kilometern stellt das Fahrrad eine günstige, gesunde und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Verkehr dar. Durch die höhere Flexibilität und eine direktere Routenführung kommt ein Fahrradfahrer zudem auf Kurzstrecken oft genauso schnell ans Ziel wie ein Pkw-Fahrer. [...]

Ein erhöhter Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal-Split würde unweigerlich Veränderungen und Auswirkungen auf die Lebenssituation einzelner Menschen und die gesamte verkehrstechnische Infrastruktur mit sich bringen. [...] Städte und Gemeinden verfügen über Mittel und Instrumente (Bau von Radwegen, Abstellanlagen, Schaffung von Angeboten) um ihre eigene verkehrstechnische Zukunft und die der Bürgerschaft sinnvoll zu gestalten. Durch planerische und städtebauliche Maßnahmen können etwa die Weichen in Richtung einer schadstoffarmen Zukunft mit einer Verlagerung des Verkehrs, weg vom MIV und hin zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln – besonders im Bereich der Nahmobilität (ÖPNV, Fahrradnutzung und zu Fuß gehen) – gestellt werden. **„Durch 10 Prozent mehr Rad- und Fußverkehr lassen sich die Emissionen [in Deutschland] von CO₂ um 1,5 Prozent, von Feinstaub und Stickoxiden (NO_x) um 6 Prozent und von Kohlenmonoxid um bis zu 20 Prozent reduzieren“** (vgl. Fraunhofer ISI 2013).“

Verwendete Abkürzungen

EVF	EVF - Energievision Franken GmbH
KSP	Klimaschutzplaner
LKW	Lastkraftwagen
LNF	Leichtes Nutzfahrzeug ($\leq 3,5t$)
n	Stichprobenanzahl / Anzahl Teilnehmer, die die Frage beantwortet haben
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
THG	Treibhausgase (Kohlenstoffdioxid, Methan, Lachgas und weitere)

Literatur- und Quellenverzeichnis

- ADFC 2010** Fahrradparken im öffentlichen Raum, Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL. Position, 8/2010. www.adfc-nrw.de/uploads/media/adfc_position_fahrradparken_01.pdf [Letzter Zugriff 27.10.2021]
- TFZ 2021** Mobilität neu denken – Fuhrpark und betriebliches Mobilitätsmanagement, Technologie- und Förderzentrum im Kompetenzzentrum für nachwachsende Rohstoffe, Rita Haas, Onlineseminar 6. Mai 2021
- UBA 2021** Radverkehr, Umwelt Bundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> [Letzter Zugriff 08.11.2021]
- NVBW 2016:** Informationen zum Radverkehr. Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH 2016, <http://www.fahrradland-bw.de/daten-fakten/gute-argumente/radfahren-ist-gesund/> [letzter Zugriff: 14.04.2016]
- Fraunhofer ISI 2013:** Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, <http://www.isi-projekt.de/wissprojekt-de/ntm/> [letzter Zugriff: 14.04.2016]
- EVF 2017** Mobilitätskonzept für den Radverkehr im Landkreis Hof, Klimaschutzteilkonzept, EVF Energievision Franken GmbH im Auftrag des Landkreises Hof und seiner kreisangehörigen Kommunen, März 2017

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Frage nach dem Arbeitsmodell	7
Abb. 2: Frage nach der Verkehrsmittelwahl	8
Abb. 3: Frage nach der Struktur der Verkehrsmittelwahl	9
Abb. 4: Frage nach dem Fahrradbestand	10
Abb. 5: Frage nach der Sicherheit der Fahrradabstellplätze	11
Abb. 6: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung für das Fahrrad	12
Abb. 7: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	13
Abb. 8: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (freie Antwortmöglichkeit)	14
Abb. 9: Frage nach dem Besitz von Volumen-Tickets im ÖPNV	15
Abb. 10: Frage nach den Ausgaben für ÖPNV	15
Abb. 11: Frage nach der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg	17
Abb. 12: Frage nach der Verfügbarkeit eines PKW für den Arbeitsweg	17
Abb. 13: Frage nach den Gründen für die Wahl eines PKW für den Arbeitsweg	17
Abb. 14: Frage nach den Parkmöglichkeiten für den PKW	18
Abb. 15: Frage nach dem Potenzial für Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg	19
Abb. 16: Frage nach den Gründen, warum eine Fahrgemeinschaft nicht in Frage kommt	20
Abb. 17: Frage nach der möglichen Entfernung für Dienstwege per Rad	21
Abb. 18: Frage nach den Gründen für eine Nicht-Nutzung von Fahrrädern für Dienstwege	22
Abb. 19: Verkehrsmittelwahl für überregionale Dienstwege	23
Abb. 20: Frage nach der Möglichkeit für Dienstreisen alternativ per Bahn	23
Abb. 21: Frage nach den Voraussetzungen für Dienstreisen per Bahn	24
Abb. 22: Frage nach den Hinderungsgründen für Dienstreisen per Bahn	24
Abb. 23: Frage nach dem Arbeitszeitmodell	30
Abb. 24: Frage nach den Möglichkeiten für Homeoffice	30
Abb. 25: Frage nach der Entfernung des Wohnorts zum Arbeitsort (Zusammenfassung)	31
Abb. 26: Frage nach der Entfernung des Wohnorts zum Arbeitsort (Detail)	31
Abb. 27: Frage nach der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg	32

Abb. 28: Frage nach dem Vorhandensein eines verkehrstauglichen Fahrrads.....	38
Abb. 29: Frage nach ausreichenden Abstellplätzen für Fahrräder	38
Abb. 30: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung zum Fahrradfahren	39
Abb. 31: Frage zur ausschließlichen Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg	39
Abb. 32: Frage nach den Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel	46
Abb. 33: Frage nach dem Besitz von Volumen-Tickets für den ÖPNV	46
Abb. 34: Frage nach der Bekanntheit und der Nutzung der VGN-App	47
Abb. 35: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	47
Abb. 36: Frage nach Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (freie Antworten)	49
Abb. 37: Frage zur Nutzung des PKW für den Arbeitsweg	54
Abb. 38: Frage zur Verfügbarkeit eines PKW für den Arbeitsweg	54
Abb. 39: Frage über die Notwendigkeit der Nutzung eines PKW für den Arbeitsweg	55
Abb. 40: Frage nach der Verfügbarkeit von Parkplätzen auf dem Arbeitsweg	55
Abb. 41: Frage nach der Örtlichkeit der vorhandenen Parkplätze auf dem Arbeitsweg	56
Abb. 42: Frage zur Kostenpflichtigkeit der Parkplätze auf dem Arbeitsweg	56
Abb. 43: Frage zur Attraktivitätssteigerung eines E-Autos durch das Vorhandensein einer Ladestation an der Arbeitsstätte.....	56
Abb. 44: Frage zum Potenzial einer Fahrgemeinschaft	57
Abb. 45: Frage zu den Hinderungsgründen für eine Fahrgemeinschaft	57
Abb. 46: Frage zur Durchführung von Dienstwegen.....	60
Abb. 47: Frage zur Möglichkeit der Nutzung eines Fahrrads auf dem Dienstweg	60
Abb. 48: Frage zur denkbaren Entfernung bei Nutzung eines Fahrrads auf Dienstwegen	60
Abb. 49: Frage zu den Gründen einer Nicht-Nutzung von Fahrrädern auf Dienstwegen	61
Abb. 50: Frage zur Verkehrsmittelwahl auf überregionalen Dienstwegen	61
Abb. 51: Frage zur Möglichkeit der Bahnnutzung auf Dienstreisen.....	61
Abb. 52: Frage zu den positiven Einflussfaktoren für die Nutzung der Bahn auf Dienstwegen ..	62
Abb. 53: Frage zu den negativen Einflussfaktoren für die Nutzung der Bahn auf Dienstwegen ..	62
Abb. 54: Frage zum Geschlecht	65
Abb. 55: Frage zur Altersstruktur	65

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: THG-Einsparpotenzial	27
Tab. 2: Allgemeine Fragen zur momentanen Mobilitätsnutzung.....	33
Tab. 3: Allgemeine Anmerkungen zur Fahrradnutzung	40
Tab. 4: ÖPNV - Vorschläge für neue Haltestellen	48
Tab. 5: ÖPNV - Vorschläge für neue Linien	48
Tab. 6: Freie Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV	49
Tab. 7: Freie Anmerkungen zum ÖPNV	51
Tab. 8: Freie Anmerkungen zur PKW-Nutzung	58
Tab. 8: Freie Anmerkungen zu den Dienstwegen	63
Tab. 10: Wohnort der Befragten	65