

Potenzialanalyse für eine Radstation am Schweriner Hauptbahnhof



28.06.2017

radplan nordost
Dipl.-Ing. Thomas Möller

Horststr. 7a
25524 Oelixedorf

Tel. 04821 4079450
thomas.moeller@radplan-nordost.de

Inhaltsverzeichnis

A	Bedarfsermittlung für sicheres Fahrradabstellen	2
1.	Pendlerzahlen.....	2
2.	Fahrgastzahlen.....	5
3.	Zählung abgestellter Fahrräder am Bahnhof.....	6
B	Potenzialanalyse für zusätzliche Service-Angebote.....	8
1.	Fahrradwerkstatt.....	8
2.	Fahrradvermietung	8
3.	Information.....	9
C	Empfehlungen für die Dimensionierung der Radstation.....	10
1.	Anzahl zugangsgesicherter Fahrradabstellplätze.....	10
2.	Flächenbedarf für zusätzliche Service-Angebote	10

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Abschätzung des Umsteigepotentials der Einpendler

Anlage 2: Abschätzung des Umsteigepotentials der Auspendler

A Bedarfsermittlung für sicheres Fahrradabstellen

Der Bedarf für das sichere Fahrradabstellen am Hauptbahnhof hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zunächst muss überhaupt der Bedarf bestehen, die Bahn zu nutzen und die Bahnfahrt am Hauptbahnhof zu beginnen und zu beenden. Zusätzlich muss es einen Grund geben, das Fahrrad als Anschlussverkehrsmittel zu nutzen. Als dritter Faktor kommt die Entscheidung für eine zugangsgesicherte Abstellanlage hinzu. Um den Bedarf für entsprechende Abstellanlagen und das Nutzerpotenzial abzuschätzen, werden diese Faktoren einzeln untersucht und dazu unterschiedliche Daten verwendet und Annahmen getroffen:

1. Pendlerzahlen

Pendler sind die wichtigste Zielgruppe für das bewachte Fahrradparken und die regelmäßige Nutzung einer Radstation. Es ist ein wesentliches Ziel, Pendler mit einem attraktiven Angebot zum Umsteigen vom Pkw auf die Kombination von Bahn und Fahrrad zu motivieren.

Die Statistikstelle der Bundesagentur für Arbeit gibt jährlich aktuelle Pendlerdaten für Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte heraus. Für den letzten Stichtag (30.06.2016) sind darin für Schwerin insgesamt 25.684 Einpendler mit Beschäftigungsort Schwerin und 10.456 Auspendler mit Wohnort Schwerin verzeichnet. Zu den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kommen Beamte und Selbständige als Berufspendler sowie Ausbildungspendler, die sich in Schwerin jedoch im Wesentlichen auf Schülerinnen und Schüler von weiterführenden Schulen und Berufsschulen beschränken. Aufgrund der Datenlage wurden bei der Analyse nur die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten berücksichtigt. Diese machen den weitaus größten Teil der Pendler aus.

Wohn-/Arbeitsort	Einpendler		Auspendler	
	absolut	%	absolut	%
Gesamt	25.684		10.456	
Hamburg	282	1,1%	1.183	11,3%
Schleswig-Holstein	448	1,7%	851	8,1%
andere Bundesländer	2.052	8,0%	1.750	16,7%
Mecklenburg-Vorpommern	22.902	89,2%	6.672	63,8%
Gesamt M.-V.	22.902		6.672	
Nordwestmecklenburg	6.224	24,2%	1.665	15,9%
Ludwigslust-Parchim	13.197	51,4%	3.984	38,1%
Landkreis Rostock	1.117	4,3%	278	2,7%
Hansestadt Rostock	836	3,3%	479	4,6%
andere Landkreise	1.528	5,9%	266	2,5%
Nordwestmecklenburg	6.224		1.665	
Gemeinden mit Bahnanschluss	3.281	12,8%	1.193	11,4%
Übrige Gemeinden NWM	2.943	11,5%	472	4,5%
Ludwigslust-Parchim	13.197		3.984	
Gemeinden mit Bahnanschluss	5.519	21,5%	1.826	17,5%
Übrige Gemeinden LUP	7.678	29,9%	2.158	20,6%
Landkreis Rostock	1.117		278	
Gemeinden mit Bahnanschluss	578	2,3%	190	1,8%
Übrige Gemeinden LRO	539	2,1%	88	0,8%

Tabelle 1: Übersicht der Ein- und Auspendler in Schwerin

Das Pendlergeschehen in Schwerin ist geprägt durch die Anziehungskraft der Landeshauptstadt als Wohn- und Arbeitsort in der Region. Von den Einpendlern kommen die meisten aus den beiden angrenzenden Landkreisen Ludwigslust-Parchim (51,4 %) und Nordwestmecklenburg (24,2 %). Auch von den Auspendlern arbeiten die meisten in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim (38,1 %) und Nordwestmecklenburg (15,9 %). Bei den Auspendlern spielen jedoch auch Ham-

burg (11,3 %), Schleswig-Holstein (8,1 %) und die anderen Bundesländer (16,7 %) eine wichtige Rolle als Arbeitsorte.

Potenzial zum Pendeln mit der Bahn

Die Pendlerzahlen wurden gemeindeweise analysiert. Für jede Gemeinde mit Bahnhaltepunkt wurde sowohl die Bahnfahrzeit als auch die Autofahrzeit ermittelt und miteinander ins Verhältnis gesetzt, um die Attraktivität der Bahnverbindung und das Nutzungspotenzial für die Bahn abschätzen zu können. Start- und Zielort für die Berechnung ist jeweils der Haltepunkt bzw. der Schweriner Hauptbahnhof. Da dies nicht den tatsächlichen Start- und Zielorten für Pendler mit dem Auto entspricht, müssen entsprechende Abschläge berücksichtigt werden. Die Lage und Verkehrsanbindung des Wohn- und Arbeitsortes innerhalb der Stadt spielen eine große Rolle, die jedoch nur mit einer detaillierten Wohnstandortanalyse untersucht werden könnten. Den Fahrzeitvorteilen der Bahn auf einigen Relationen stehen immer die Vorteile des Autos gegenüber, das nicht an Fahrpläne gebunden ist.

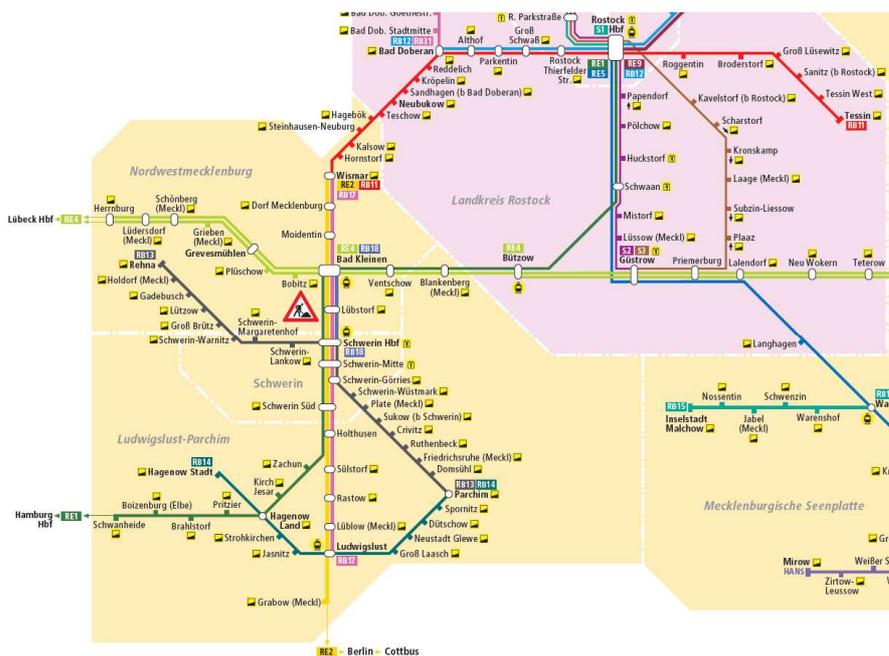


Abbildung 1: Liniennetz des Regionalverkehrs Mecklenburg-Vorpommern (Ausschnitt der Karte der DB Regio AG, Regio Nordost)

Um das Potenzial für die Bahnnutzung durch die Pendler aus und nach Schwerin zu ermitteln wurden folgende pauschale Annahmen getroffen:

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

Diese Annahmen entsprechen denen der Machbarkeitsstudien für die Radstationen in Rostock und Greifswald.

Außerdem wird zwischen Tages- und Wochenpendlern unterschieden. Für Pendler, die mehr als 60 Minuten Fahrzeit für eine Strecke benötigen, wird vereinfacht angenommen, dass sie sich als Wochenpendler jeweils in der Woche an ihrem Arbeitsort aufhalten und am Wochenende in der Regel an ihrem Heimatort. Auf längeren Distanzen bringt die Bahn tendenziell Zeit-, Komfort- und Kostenvorteile gegenüber dem Auto, abhängig von der Strecke und der Bahnanbindung der Orte. Deswegen wird das Potenzial zum Umstieg auf die Bahn in diesem Bereich relativ hoch ein-

geschätzt und für Pendler in andere Bundesländer mit 40 Prozent ein hoher Wert angesetzt. Nur in das benachbarte Schleswig-Holstein mit relativ starken Pendlerverflechtungen nach Schwerin sind die Bahnverbindungen so viel länger gegenüber der Autofahrzeit, dass hier mit zehn Prozent ein deutlich niedrigerer Wert angesetzt wird.

Nimmt man diese Annahmen und Abschätzungen als Grundlage für eine Potenzialermittlung, kommt man auf ein Potenzial für die Bahnnutzung bei den Einpendlern von 5.579 Personen (ca. 22 Prozent aller Einpendler) und bei den Auspendlern auf 2.845 Personen (ca. 27 % aller Auspendler).

Potenzial zur Kombination von Bahn und Fahrrad beim Pendeln

Das Potenzial für die Nutzung des Fahrrades als Anschlussverkehrsmittel zur Bahn in Schwerin hängt zum einen von der Attraktivität der Alternativen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern ab. Zum anderen spielen individuelle Faktoren eine Rolle wie z.B. Verfügbarkeit eines (Zweit-)Fahrrades, Abstellmöglichkeit des Fahrrades am Quell- oder Zielort in Schwerin, individuelle Witterungssensibilität, betriebliche Bekleidungsnormen, Menge des Gepäcks etc. Auch der Gesamtwegeaufwand einschließlich der Strecke vom Wohnort zum Ausgangsbahnhof bzw. ab Zielbahnhof zur Arbeitsstätte kann die Verkehrsmittelwahl innerhalb der Wegekette beeinflussen. Wer schon einen weiten Weg mit dem Fahrrad zum Ausgangsbahnhof zurückgelegt hat, nimmt das Fahrrad unter Umständen entweder in der Bahn mit oder wählt dann in Schwerin ein bequemerer Verkehrsmittel. Aufgrund dieser Faktoren wird das Potenzial für die Nutzung des Fahrrades als Anschlussverkehrsmittel zwischen fünf und 40 Prozent eingeschätzt. Folgende Annahmen werden getroffen:

- Beim Auspendeln ergibt sich generell ein höheres Nutzungspotenzial für das Fahrrad, weil das Fahrrad dann am Heimatort zur Verfügung steht. Für alle Einpendler gilt, dass ihnen ein Fahrrad, das sie in einer Radstation in Schwerin stationieren, um es für den Nachtransport zu nutzen, am Heimatort nicht mehr zur Verfügung steht. Sie benötigen daher ein Zweirad, wodurch diese Kombination für viele nicht in Frage kommt. Andererseits ist für ein verkehrssicheres Fahrrad, das regelmäßig über Nacht oder über das Wochenende am Bahnhof stehen gelassen wird, eine sichere und witterungsgeschützte Unterbringung besonders wichtig.
- Das höchste Potenzial wird bei Pendlern nach Hamburg, Rostock und Wismar angenommen, da diese Städte ein gutes ÖPNV-Angebot haben und in weniger als einer Stunde und mit erheblichem Zeitvorteil gegenüber dem Auto erreicht werden können.
- Das geringste Potenzial wird bei Pendlern aus oder zu Orten eingeschätzt, die weiter von Bahnlinien entfernt liegen.
- Da das Wochenpendeln mit der Mitnahme von mehr Gepäck verbunden ist, wird das Potenzial zur Nutzung des Fahrrades hier als halb so hoch gegenüber dem Tagespendeln angenommen.

Eine detaillierte Darstellung dieser Potenzialanalyse anhand der beschriebenen Annahmen und Abschätzungen findet sich in der Anlage in Form von Tabellen zu Ein- und Auspendlern. In der Zusammenfassung ergibt sich insgesamt ein Potenzial für die Nutzung des Fahrrades in Schwerin in Kombination mit dem Pendeln per Bahn von oder nach Schwerin in einer Höhe von 1.240 Pendlern.

Potenzial Rad	Einpendler	Auspendler	Summe
Tagespendler	498	540	1038
Wochenpendler	113	89	202
Summe	611	629	1240

Tabelle 2: Zusammenfassung des Potenzials für Bike&Ride

Im ungünstigsten Fall überschneidet sich der Stellplatzbedarf aller Pendlerformen zu 100 %. Dies kann vor allem am Montagvormittag und am Freitagnachmittag passieren (siehe Tabelle).

Tag	Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerst.		Freitag		Samstag		Sonntag	
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
0:00 - 5:00														
5:00 - 6:00		X X		X		X		X		X				
6:00 - 7:00	X	X X	X	X	X	X	X	X	X	X				
7:00 - 8:00	X	X X	X	X	X	X	X	X	X	X				
8:00 - 9:00	X	X X	X	X	X	X	X	X	X	X				
9:00 - 10:00	X	X	X		X		X		X					
10:00 - 11:00														
11:00 - 12:00														
12:00 - 13:00									X	X				
13:00 - 14:00									X	X				
14:00 - 15:00									X	X	X			
15:00 - 16:00	X		X		X		X		X	X	X			X
16:00 - 17:00	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X
17:00 - 18:00	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X
18:00 - 19:00		X		X		X		X		X	X			X
19:00 - 20:00											X			X
20:00 - 24:00											X			
	x Einstell- / Entnahmezeit						Eingestellte Räder von Tagespendlern							
							Eingestellte Räder von Wochenpendler							

Tabelle 3: Nutzungs- und Einstellzeiten einer Radstation am Hauptbahnhof in Schwerin

Potenzial zur Nutzung einer Radstation am Hauptbahnhof beim Pendeln

Die Nutzung einer Radstation hängt zusätzlich von der Bereitschaft ab, eine Gebühr für die Verwahrung zu zahlen und ggf. mehr Zeit aufzuwenden, um einen entsprechenden Stellplatz zu erreichen. Daher spielt hier der letztendlich gewählte Standort, insbesondere die Entfernung zu den Bahnsteigzugängen auch im Verhältnis zu alternativen Abstellmöglichkeiten eine sehr wesentliche Rolle. Auch die mögliche Nutzung anderer Bahnhaltepunkte innerhalb von Schwerin ist zu beachten.

Ein Anteil von 20 Prozent zugangsgesicherten Fahrradparken vom gesamten Angebot an Abstellplätzen wird in anderen Städten als realistisch angesehen. In Hamburg wird auf dieser Grundlage aktuell ein groß angelegtes Bike&Ride-Bauprogramm umgesetzt.

2. Fahrgastzahlen

Zahlen zur tatsächlichen Nutzung der Bahn werden durch regelmäßige Fahrgastzählungen ermittelt. Für den Schweriner Hauptbahnhof wurden Zahlen von der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung gestellt. Die Zahlen der Ein- und Aussteiger bewegen sich an normalen Werktagen in der Schulzeit um 700 im Fernverkehr und um 2.200 im Nahverkehr. Dabei ist zu beachten, dass Umsteiger doppelt gezählt werden.

	Mo		Di-Do		Fr		Sa		So	
	Aussteiger [P]	Einsteiger [P]								
Fernverkehr	471	510	760	643	471	544	366	478	380	359
Nahverkehr	2.331	2.303	2.627	1.737	2.738	2.209	1.717	1.584	1.492	1.508

Tabelle 4: Anzahl der Ein- und Aussteiger am Schweriner Hauptbahnhof (Quelle: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern)

Verkehrserhebung 2015		
Ein- und Aussteiger Jahreswerte (P)		
Halt	Einsteiger	Aussteiger
Schwerin Hbf	860.578	1.007.597
Schwerin-Mitte	163.181	243.096
Schwerin-Görries	14.063	10.955
Schwerin-Süd	64.126	87.809
Schwerin-Lankow	11.166	7.723
Schwerin -Margaretenhof	20.687	17.947
Schwerin-Warnitz	11.746	8.882
Schwerin-Wüstmark	11.004	9.930

Tabelle 5: Anzahl der Ein- und Aussteiger in Schwerin (Quelle: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern)

Knapp 75 Prozent der Ein- und Aussteigevorgänge an Schweriner Bahnhöfen finden am Hauptbahnhof statt.

Diese Zahlen lassen erkennen, dass das aus den Pendlerzahlen abgeschätzte Potenzial für die Nutzung der Bahn zum Pendeln bisher bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Würde dieses Potenzial tatsächlich realisiert, würden dreimal so viele Menschen die Bahn in Schwerin nutzen als bisher. Je nach bisheriger Auslastung müssten dann auch die Beförderungskapazitäten der Bahnlinien erhöht werden.

Umgekehrt heißt dies, dass die Annahmen für das Bahnpotenzial bei den Pendlern sehr optimistisch gewählt sind und weit von der Realität entfernt sind. Entsprechend vorsichtig sind die daraus abgeleiteten Potenziale für die Nutzung einer Radstation einzusetzen.

3. Zählung abgestellter Fahrräder am Bahnhof

Den besten Eindruck von der tatsächlichen Nutzung des Fahrrades als Anschlussverkehrsmittel zur Bahn erhält man durch Zählungen der abgestellten Fahrräder am Bahnhof. Im Zuge des Projekts wurde eine einmalige Zählung am 27.04.2017 gegen 13 Uhr vorgenommen. Dabei wurden ca. 165 abgestellte Fahrräder auf der Ostseite und ca. 60 Fahrräder auf der Westseite gezählt. Mitgezählt wurden auch wild abgestellte Fahrräder auf dem Grunthalplatz. Nicht gezählt wurden Fahrräder, die offensichtlich schon lange nicht mehr fahrtüchtig waren.

Im Vergleich zu dem ermittelten Potenzial von 629 Fahrrädern von Auspendlern, die während der Mittagszeit am Bahnhof anzutreffen wären, ist diese Zahl gering. Allerdings weicht sie weniger stark ab als das Bahnpotenzial gegenüber den Zahlen der Ein- und Aussteiger. Demzufolge scheint das abgeschätzte Potenzial derer, die das Fahrrad als Anschlussverkehrsmittel zur Bahn nutzen, unter den heutigen Bahnnutzern bereits erreicht zu sein. Um dies zu überprüfen wären Zählungen der abgestellten Fahrräder zu anderen Nutzungszeiten hilfreich. Noch besser wäre eine Zählung der am Bahnhof ankommenden und abfahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer, die jedoch aufgrund der vielen Zufahrten zum Hauptbahnhof und dessen Umfeld verhältnismäßig aufwändig ist.



Abbildung 2: Fahrradabstellanlage Ostseite "Zum Bahnhof"



Abbildung 3: Fahrradabstellanlage am Grunthalplatz



Abbildung 4: Wild abgestellte Fahrräder am Grunthalplatz



Abbildung 5: Wild abgestellte Fahrräder am Grunthalplatz



Abbildung 6: Fahrradabstellanlage am Westeingang



Abbildung 7: Abstellanlage am ehemaligen Tunneleingang Westseite

B Potenzialanalyse für zusätzliche Service-Angebote

Eine Radstation beinhaltet nach ADFC-Kriterien nicht nur zugangsgesichertes Fahrradparken sondern auch eine Werkstatt und Fahrradvermietung. Information ist ein weiterer Baustein. Diese Service-Angebote sind im Sinne der Radverkehrsförderung in einer Radstation zu integrieren. Sie benötigen einen Betreiber, der diese Angebote vorhält. Gleichzeitig konkurrieren sie mit bestehenden Angeboten in Schwerin.

1. Fahrradwerkstatt

Eine Fahrradwerkstatt ist ein Zusatzangebot für die Nutzer der Radstation. Sie können ein reparaturbedürftiges Fahrrad dort vor Abreise mit der Bahn abgeben und im besten Fall nach der Rückkehr repariert wieder abholen oder stattdessen übergangsweise ein Leihrad nutzen.

Um Reparaturen an modernen Fahrrädern und Pedelecs fachgerecht durchführen zu können, ist eine Fachwerkstatt (Handwerksbetrieb) mit entsprechend qualifizierten Personal erforderlich. Zur Auslastung einer solchen Werkstatt sind nach Erfahrungen in anderen Städten mindestens 1.000 genutzte Einstellplätze erforderlich oder ein großer Kundenkreis über die Nutzer der Fahrradparkplätze hinaus.

In Schwerin bieten die etablierten Fahrradhändler einen Werkstattservice an. Die Auslastung ist gut. Ein Erweiterungsbedarf wird jedoch nicht gesehen. Fahrradwerkstätten von sozialen Trägern oder Selbsthilfewerkstätten sind in Schwerin nicht bekannt.

2. Fahrradvermietung

Eine Fahrradvermietung ist ein Service an einer Radstation, der vor allem der Radverkehrsförderung und dem Fahrradtourismus in der Stadt dient. Eine Fahrradvermietung bietet den Bahnreisenden ohne eigenes Fahrrad eine individuelle Anschlussmobilität. Eine Werkstatt kann durch Leihräder eine Mobilitätsgarantie während der Reparatur gewährleisten.

In Schwerin gibt es am Bahnhof aktuell keinen Fahrradverleih. Bis 2016 hat ein Fahrradhändler in Kooperation mit der Deutschen Bahn Fahrräder am Hauptbahnhof vermietet. Die Fahrräder wurden von den Mitarbeiterinnen des Service-Points ausgehändigt und zurückgenommen. Da dies für die Bahn zu aufwändig wurde und die Bedienung mit eigenem Personal für den Fahrradhändler nicht leistbar war, wurde dieser Service Ende 2016 wieder eingestellt.

Die von der Deutschen Bahn an den meisten ICE-Bahnhöfen bereitgestellten Callabikes gibt es in Schwerin nicht. Auch andere Fahrradverleihsysteme wie Nextbike existieren in Schwerin nicht. Die Fahrradhändler in Schwerin haben nur eine geringe Anzahl von Leihrädern, die Kunden während der Reparatur als Ersatzrad oder für Besucher angeboten werden.

Der einzige Fahrradverleiher in Schwerin ist Schwerintaxi. Dieses Unternehmen bietet vor allem Rikscha-Fahrten an. Die Leihräder und Pedelecs werden an der Schwerin-Information am Marktplatz angeboten.

Einige Hotels in Schwerin bieten ihren Gästen ebenfalls Mieträder an. Diese werden von einem überregionalen Fahrradverleiher zur Verfügung gestellt und betreut. Für die Zielgruppe der Touristen ist dies die komfortabelste Lösung.

Das Fehlen eines Fahrradverleihs am Bahnhof und das geringe Leihangebot in der Stadt Schwerin werden allgemein als Manko angesehen. Andererseits wird auch die Nachfrage als überschaubar angesehen, da Schwerin von Touristen aufgrund der Größe meistens zu Fuß erkundet wird. Für ausgedehnte Radtouren fehlt gerade im Umfeld die Infrastruktur. Außerdem bedingt die Lage in der Seenlandschaft auch eine Konkurrenz durch Wassersportangebote z.B. bei Klassenfahrten.

Für den wirtschaftlichen Betrieb eines Fahrradverleihs werden Mindestgrößen von 100 bis 400 Leihfahrrädern genannt, abhängig von Standort, Preisgefüge und Ausstattung der Räder.

3. Information

Das Angebot von Information kann ein weiterer wichtiger Baustein für das Service-Angebot einer Radstation sein. Das relevante Informationsangebot bezieht sich in erster Linie auf das Radfahren in Schwerin und das Bahnfahren. Bei einer Mobilitätsstation kann dieses Angebot auch darüber hinausgehen und z.B. das Carsharing umfassen.

Zum Radfahren ist in Schwerin außerhalb der Tourismusinformation mit Fokus auf touristische Angebote keine öffentliche Informationsstelle bekannt. Im Bürgerbüro im Stadthaus kann man jedoch den amtlichen Stadtplan mit Fahrradkarte erwerben. Online-Informationen bietet sowohl die Stadtverwaltung auf ihrer Webseite als auch der ADFC Schwerin. Ein weitergehender Beratungsbedarf kann durch persönliche Ansprache z.B. von Ehrenamtlichen des ADFC gedeckt werden.

Mit Informationen zum Bahnfahren ist der Schweriner Hauptbahnhof durch das Reisezentrum, Service-Point, Automaten, Informationstafeln und Lautsprecheransagen sehr gut ausgestattet. Ein zusätzlicher Bedarf besteht höchstens zum Angebot der Nahverkehr Schwerin GmbH.

Für zusätzliche Informationsangebote zum Radfahren oder zu Carsharing bieten sich aktuell die bestehenden Informationsstellen im Hauptbahnhof oder im nahegelegenen Bürgerbüro im Stadthaus an, die bereits heute sehr gut frequentiert werden.



Abbildung 8: Reisezentrum im Hauptbahnhof



Abbildung 9: Informationen zu Radtouren neben dem Reisezentrum



Abbildung 10: Foyer im Stadthaus mit Eingang zum Bürgerbüro



Abbildung 11: Informationstafel am Eingang zum Stadthaus

C Empfehlungen für die Dimensionierung der Radstation

Aus der Bedarfsermittlung für sicheres Fahrradabstellen und die Potenzialanalyse für zusätzliche Service-Angebote lässt sich der Bedarf für die Dimensionierung und Ausstattung einer Radstation nur sehr grob abschätzen. Es ist festzuhalten, dass die Nachfrage vom endgültigen Standort, von der Angebotsqualität und von Marketingaktivitäten abhängig ist und sich erst mit der Zeit einstellen wird.

1. Anzahl zugangsgesicherter Fahrradabstellplätze

Da die Bedarfsermittlung auf sehr vielen Annahmen beruht und die Hebung der Potenziale vielfältige Maßnahmen erfordert, wird die Umsetzung in mehreren Stufen empfohlen.

Stufe 1: Status Quo verbessern

Nach Erfahrungen in anderen Städten wird davon ausgegangen, dass 20 % der Radfahrenden am Bahnhof ihr Fahrrad zugangsgesichert abstellen wollen und bereit sind, dafür eine Gebühr zu zahlen. Entsprechend der derzeitigen Belegung am Bahnhof werden dazu Sammelschließanlagen für ca. 40 bis 60 Fahrräder empfohlen. Diese können am einfachsten durch Verlagerung der Abstellplätze der Stadtverwaltung in der Tiefgarage des Stadthauses geschaffen werden. Eine Umsetzung kann kurzfristig erfolgen. Es könnte sofort mit der Bewerbung begonnen werden und zunächst eine Warteliste angelegt werden. Dadurch kann auch der Bedarf genauer ermittelt werden. Den Betrieb könnte der Betreiber der Tiefgarage mit übernehmen.

Stufe 2: Sichtbare Förderung

Um die Kombination von Fahrrad und Bahn zu fördern und mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto auf Bahn und Fahrrad zu gewinnen, sollte eine Radstation gut sichtbar in der Stadt und im Straßenraum platziert werden. Dafür eignet sich nur ein Standort unmittelbar am Bahnhof, am besten vor dem Intercity-Hotel am Grunthalplatz. Hier sollten mindestens 100 zusätzliche Stellplätze entstehen, von denen 20 bis 50 Prozent zugangsgesichert sind. Es kann davon ausgegangen werden, dass jeder neu geschaffene Fahrradabstellplatz einen Pendler vom Auto auf die Bahn verlagert, was durch die weiten Strecken eine besonders hohe Wirksamkeit für den Klimaschutz bedeutet.

Stufe 3: Bahn- und Fahrradboom bewältigen

Sobald die kombinierte Nutzung von Fahrrad und Bahn in Schwerin spürbar zunimmt und die neu geschaffenen Abstellanlagen ausgelastet sind, sollte der Neubau eines größeren Fahrradparkhauses geplant werden. Dadurch sollte das Stellplatzangebot insgesamt noch einmal um 200 bis 400 Plätze erweitert werden, je nachdem wie sich die Nachfrage bis dahin entwickelt hat. Vor der Entwurfsplanung sollte der Betrieb der Radstation einschließlich Werkstatt und Fahrradverleih ausgeschrieben werden, so dass ein Betreiber die endgültige Planung noch mitbestimmen kann. Der Erfolg und die Wirtschaftlichkeit einer Radstation hängen wesentlich davon ab, dass der Betreiber sehr engagiert und kreativ ein Serviceangebot für Radfahrende entwickelt und bewirbt. Im Rahmen der Ausschreibung wird rechtzeitig geklärt, ob sich ein solcher Betreiber findet, der das Projekt für durchführbar und an dem gewählten Standort für langfristig tragfähig hält.

Insgesamt können auf diese Weise die Stellplatzanzahl und damit verbunden auch das Service-Angebot einerseits bedarfsgerecht und gleichzeitig nachfragefördernd erhöht werden, ohne unnötige Risiken durch zu schnellen Ausbau, eine erfolglose Betreibersuche oder einen dauerhaften Zuschussbetrieb einzugehen.

2. Flächenbedarf für zusätzliche Service-Angebote

Als Minimalangebot für einen Werkstattservice könnten in einer neuen Abstellanlage am Grunthalplatz eine Werkstattinsel zur Selbstbedienung, eine öffentliche Luftpumpe und ein

Schlauchautomat integriert werden. Bei einem Neubau für eine Radstation sollte eine Fahrradwerkstatt mit einer Fläche von insgesamt ca. 100 Quadratmetern (einschließlich Lager und Sozialräume) eingeplant werden.

Für eine Fahrradvermietung sollte geprüft werden, ob ein automatisches Fahrradverleihsystem, wie es von Nextbike und DB Rent angeboten wird, in Schwerin etabliert werden kann. Dann würden die Leihräder gut sichtbar direkt am Bahnhof oder auf dem Grunthalplatz an einer Station stehen, wo sie zu jeder Tageszeit selbständig durch registrierte Kunden entnommen und wieder abgegeben werden können. Damit könnte auch die in der Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radfern- und Radrundwegenetzes Schwerin vorgeschlagene Fahrradvermietstation am Hauptbahnhof geschaffen werden.

Beim Neubau einer größeren Radstation sollte genügend Platz für 40 bis 60 Mieträder oder Mietpedelecs reserviert werden. Damit könnten auch einzelne Schulklassen oder andere Gruppen bedient werden.



Abbildung 12: Mieträder an der Mobilitätsstation am Bahnhof in Greifswald

Anlage 1: Abschätzung des Umsteigepotentials der Einpendler

Wohnort	Einpender Stand 2016	Fahrzeit Bahn min	Fahrzeit Pkw min	Fahrzeit Bahn/Pkw	Potential Bahn		Potential Rad	
					%	absolut	%	absolut
Gesamt	25.684					5.579		611
Hamburg	282	54	98	0,55	40%	113	20%	23
Schleswig-Holstein	448				10%	45	10%	4
andere Bundesländer	2.052				40%	821	10%	82
Mecklenburg-Vorpommern	22.902					4.600		502
Gesamt M.-V.	22.902					4.600		502
Nordwestmecklenburg	6.224					1.384		170
Ludwigslust-Parchim	13.197					2.545		235
Landkreis Rostock	1.117					184		15
Hansestadt Rostock	836	55	61	0,90	40%	334	20%	67
andere Landkreise	1.528				10%	153	10%	15
Nordwestmecklenburg	6.224					1.384		170
Bad Kleinen	256	13	26	0,50	40%	102	10%	10
Benz (Kalsow)	17	46	39	1,18	20%	3	10%	0
Bobitz	118	24	29	0,83	40%	47	10%	5
Brüsewitz (Groß Brütz)	466	15	21	0,71	40%	186	10%	19
Dorf Mecklenburg	125	21	31	0,68	40%	50	10%	5
Gadebusch, Stadt	326	30	36	0,83	40%	130	10%	13
Grevesmühlen, Stadt	266	30	44	0,68	40%	106	10%	11
Holdorf	20	34	36	0,94	40%	8	10%	1
Hornstorf	23	41	33	1,24	20%	5	10%	0
Lübstorf	287	7	17	0,41	40%	115	10%	11
Lützwow	175	24	24	1,00	20%	35	10%	4
Neuburg (Hageböök)	35	52	41	1,27	20%	7	10%	1
Plüschow	13	34	45	0,76	40%	5	10%	1
Rehna, Stadt	118	44	42	1,05	20%	24	10%	2
Schönberg, Stadt	35	47	53	0,89	40%	14	10%	1
Ventschow	38	24	26	0,92	40%	15	10%	2
Wismar, Hansestadt	963	31	42	0,74	40%	385	20%	77
Übrige Gemeinden NWM	2.943				5%	147	5%	7
Ludwigslust-Parchim	13.197					2.545		235
Alt Zachun (Zachun)	48	18	29	0,62	40%	19	10%	2
Blankenberg	23	30	36	0,83	40%	9	10%	1
Boizenburg/ Elbe, Stadt	96	38	74	0,51	40%	38	10%	4
Brahlstorf	11	29	66	0,44	40%	4	10%	0
Crivitz, Stadt	525	28	31	0,90	40%	210	10%	21
Domsühl	83	44	44	1,00	20%	17	10%	2
Friedrichsruhe	67	35	37	0,95	40%	27	10%	3
Grabow, Stadt	192	38	52	0,73	40%	77	10%	8
Groß Laasch	60	64	43	1,49	20%	12	10%	1
Hagenow, Stadt	482	26	43	0,60	40%	193	10%	19
Holthusen	192	12	21	0,57	40%	77	10%	8
Kirch Jesar	44	24	45	0,53	40%	18	10%	2
Lüblow	57	24	36	0,67	40%	23	10%	2
Ludwigslust, Stadt	544	34	46	0,74	40%	218	10%	22

Potenzialanalyse für eine Radstation am Schweriner Hauptbahnhof

Wohnort	Ei np endler	Fahrzeit Bahn	Fahrzeit Pkw	Fahrzeit Bahn/Pkw	Potential Bahn		Potential Rad	
					%	absolut	%	absolut
	Stand 2016	min	min					
Neustadt-Glewe, Stadt	261	36	56	0,64	40%	104	10%	10
Pampow (Schwerin-Süd)	726	8	20	0,40	40%	290	10%	29
Parchim, Stadt	540	52	54	0,96	40%	216	10%	22
Picher (Jasnitz)	23	52	49	1,06	20%	5	10%	0
Plate	742	16	26	0,62	40%	297	10%	30
Pritzler	11	23	60	0,38	40%	4	10%	0
Rastow	239	22	31	0,71	40%	96	10%	10
Spornitz	47	66	44	1,50	10%	5	10%	0
Strohkirchen	19	49	55	0,89	40%	8	10%	1
Sukow	306	21	26	0,81	40%	122	10%	12
Sülstorf	181	15	28	0,54	40%	72	10%	7
Übrige Gemeinden LUP	7.678				5%	384	5%	19
Landkreis Rostock	1.117					184		15
Bad Doberan	34	108	62	1,74	10%	3	10%	0
Bentwisch	14	108	62	1,74	10%	1	10%	0
Broderstorf	14	95	64	1,48	20%	3	10%	0
Bützow, Stadt	59	32	65	0,49	40%	24	10%	2
Dummerstorf (Kavelstorf)	37	87	56	1,55	10%	4	10%	0
Güstrow, Stadt	207	56	67	0,84	40%	83	10%	8
Kröpelin	10	70	60	1,17	20%	2	10%	0
Laage, Stadt	32	99	82	1,21	20%	6	10%	1
Lalendorf	25	89	88	1,01	20%	5	10%	1
Neubukow	16	61	53	1,15	20%	3	10%	0
Papendorf	14	93	58	1,60	10%	1	10%	0
Pölchow	11	96	56	1,71	10%	1	10%	0
Roggentin	22	92	61	1,51	10%	2	10%	0
Rövershagen	11	87	69	1,26	20%	2	10%	0
Sanitz	21	104	69	1,51	10%	2	10%	0
Schwaan	22	51	61	0,84	40%	9	10%	1
Teterow	29	101	100	1,01	20%	6	10%	1
Übrige Gemeinden LRO	539				5%	27	5%	1
						Summe Tageseinpendler:		498
						Summe Wocheneinpendler:		113

(Quelle Pendlerzahlen: Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2016)

Anlage 2: Abschätzung des Umsteigepotentials der Auspendler

Arbeitsort	Auspendler Stand 2016	Fahrzeit Bahn min	Fahrzeit Pkw min	Fahrzeit Bahn/Pkw	Potential Bahn		Potential Rad	
					%	absolut	%	absolut
Gesamt	10.456					2.845		629
Hamburg	1.183	54	98	0,55	40%	473	40%	189
Schleswig-Holstein	851				10%	85	10%	9
andere Bundesländer	1.750				40%	700	10%	70
Mecklenburg-Vorpommern	6.672					1.587		361
Gesamt M.-V.	6.672					1.587		361
Nordwestmecklenburg	1.665					483		124
Ludwigslust-Parchim	3.984					829		149
Landkreis Rostock	278					56		8
Hansestadt Rostock	479	55	61	0,90	40%	192	40%	77
andere Landkreise	266				10%	27	10%	3
Nordwestmecklenburg	1.665					483		124
Bad Kleinen	31	13	26	0,50	40%	12	20%	2
Bobitz	10	24	29	0,83	40%	4	20%	1
Brüsewitz (Groß Brütz)	188	15	21	0,71	40%	75	20%	15
Dorf Mecklenburg	39	21	31	0,68	40%	16	20%	3
Gadebusch, Stadt	230	30	36	0,83	40%	92	20%	18
Grevesmühlen, Stadt	78	30	44	0,68	40%	31	20%	6
Hornstorf	10	41	33	1,24	20%	2	20%	0
Lübstorf	98	7	17	0,41	40%	39	20%	8
Lüdersdorf	11	53	59	0,90	40%	4	20%	1
Lützwow	35	24	24	1,00	20%	7	20%	1
Rehna, Stadt	39	44	42	1,05	20%	8	20%	2
Schönberg, Stadt	23	47	53	0,89	40%	9	20%	2
Wismar, Hansestadt	401	31	42	0,74	40%	160	40%	64
Übrige Gemeinden NWM	472				5%	24	5%	1
Ludwigslust-Parchim	3.984					829		149
Boizenburg/ Elbe, Stadt	34	38	74	0,51	40%	14	20%	3
Crivitz, Stadt	176	28	31	0,90	40%	70	20%	14
Domsühl	20	44	44	1,00	20%	4	20%	1
Grabow, Stadt	25	38	52	0,73	40%	10	20%	2
Hagenow, Stadt	313	26	43	0,60	40%	125	20%	25
Holthusen	106	12	21	0,57	40%	42	20%	8
Ludwigslust, Stadt	227	34	46	0,74	40%	91	20%	18
Neustadt-Glewe, Stadt	70	36	56	0,64	40%	28	20%	6
Pampow (Schwerin-Süd)	326	8	20	0,40	40%	130	20%	26
Parchim, Stadt	311	52	54	0,96	40%	124	20%	25
Plate	155	16	26	0,62	40%	62	20%	12
Rastow	27	22	31	0,71	40%	11	20%	2
Spornitz	15	66	44	1,50	10%	2	10%	0
Sukow	21	21	26	0,81	40%	8	20%	2
Übrige Gemeinden LUP	2.158				5%	108	5%	5
Landkreis Rostock	278					56		8
Bentwisch	11	108	62	1,74	10%	1	10%	0
Bützwow, Stadt	15	32	65	0,49	40%	6	20%	1
Dummerstorf (Kavelstorf)	38	87	56	1,55	10%	4	10%	0
Güstrow, Stadt	80	56	67	0,84	40%	32	20%	6
Laage, Stadt	14	99	82	1,21	20%	3	10%	0
Lalendorf	32	89	88	1,01	20%	6	10%	1
Übrige Gemeinden LRO	88				5%	4	5%	0
						Summe Tagesauspendler:		540
						Summe Wochenauspendler:		89

(Quelle Pendlerzahlen: Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2016)