



Rostocker Agenda 21-Rat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Geschäftsadresse:
Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und
Wirtschaft, Neuer Markt 3, 18055 Rostock
Tel / Fax: 0381/ 381 6148/ 6901
mike.grosse-schuette@rostock.de

Rostock, 12.07.2022

Protokoll der Sitzung vom 29.06.2022

Zeit/Ort: 17:30 Uhr, BR 1 a/a, Rathausanbau
Anwesende: **Mitglieder des Rates:** siehe Teilnahmeliste
Aus der Verwaltung/ Gäste: siehe Teilnahmeliste
Leitung: Prof. Dr. Wolfgang Nieke
Protokoll: Mike Große-Schütte

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Formalien
2. Aktueller Stand der Nahverkehrsplanung für Rostock und sein Umland – Schwerpunkt: Formen der angebotenen Bürger:innenbeteiligung (Input: Frau Wilken, Amt für Mobilität)
3. Informationen aus den Agenda 21-Arbeitskreisen und aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
4. Verschiedenes

1. Begrüßung und Formalien

Wolfgang Nieke eröffnet die Veranstaltung und weist darauf hin, dass die Einladung nicht über den E-Mailverteiler erfolgt ist und bittet Herrn Große-Schütte zu prüfen woran es gelegen hat. (Rückmeldung Herr Große-Schütte: Es wurde versehentlich ein falscher Verteiler genutzt). Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl ist der Agenda 21-Rat zu dieser Sitzung nicht beschlussfähig. Die Tagesordnung und das Protokoll der letzten Sitzung werden bestätigt.

Hinweis: In den Präsenzveranstaltungen empfiehlt es sich zukünftig wieder Namensschilder der Teilnehmer:innen bereitzustellen.

2. Aktueller Stand der Nahverkehrsplanung für Rostock und sein Umland – Schwerpunkt: Formen der angebotenen Bürger:innenbeteiligung (Input: Frau Wilken, Amt für Mobilität und Herr Hampf, Amt für Menschenfreundliche Stadt)

In der Ankündigung von Frau Wilken beschreibt Herr Nieke, dass mit Bürger:innenbeteiligung nicht das Einspruchsrecht gemeint ist, sondern die partizipative Einbindung der Bürger:innen in Gestaltungsprozesse, im Falle des Nahverkehrsplans z.B. bei der Planung von zukünftigen Trassenführungen der Straßenbahn. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird als nicht nachhaltig eingeschätzt, sodass mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplan die Hoffnungen bestehen neue Nutzer:innengruppen für den ÖPNV zu gewinnen. Des Weiteren interessiert den Agenda 21-Rat, ob der neue Nahverkehrsplan auf Gesamtanforderungen, wie z.B. den Platzbedarf von Rollatoren und Kinderwagen im ÖPNV eingeht.

Der Auftrag der Bürgerschaft zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahre 2016. Im Jahr 2019 konnte dann der Auftrag der Planung an die Urbanus GbR aus Lübeck vergeben werden. Zusammen mit dem Landkreis Rostock wird die gesamte Gebietskulisse des Verkehrsverbund Warnow untersucht. Die Rostocker Bürgerschaft beschließt beim Nahverkehrsplan die sogenannte Spange zu allgemeingültigen Bedingungen und im speziellen die für das Rostocker Stadtgebiet relevanten. Die gesamte Dokumentation zum Prozess sowie der Bürgerforen findet sich wieder auf folgender Webseite: www.unser-nahverker.de

Zunächst fanden die Bürger:innenbeteiligung getrennt nach Stadt und Landkreis statt. Dann wurden die Veranstaltungen für beide Kommunen zusammen durchgeführt. Die Veranstaltungen wurden u.a. durch City-Lights-Plakate beworben.

Am 20. Nov. 2019 fand das erste Bürger:innenforum in Präsenz, mit guten Dialog mit den Bürger:innen und einem guten Altersdurchschnitt der Teilnehmer:innen statt. Es wurden viele Teilnehmer:innen aus dem Landkreis registriert.

Das 2. Bürger:innenforum fand aufgrund der Corona-Pandemie als Onlineveranstaltung am 04. Nov. 2021 statt. Mit dem Onlineformat konnten auch Personen erreicht werden die ggf. nicht teilgenommen hätten. Insgesamt konnten über 80 Personen dokumentiert werden. Auch zu diesem Veranstaltungsformat gab es ein sehr gutes Feedback.

Am 26.04.22 fand das 3. Bürger:innenforum, ebenfalls als digitales Format mit knapp 50 Teilnehmer:innen statt. Neben der Ergebnispräsentation fanden auch Interviews mit den jeweiligen verantwortlichen (Haus)Spitzen aus HRO, LRO, RSAG und REBUS statt.

Das 4. Bürger:innenforum ist als Präsenzveranstaltung zusammen mit dem Landkreis Rostock für den Herbst 2022 geplant. Ein hybrides Format (Präsenz/Online) wird abgelehnt. Die Veranstaltung wird ebenfalls in den Bahnen und den Bussen beworben.

Im Rahmen der Bürger:innenbeteiligungen wurden Wünsche geäußert und es gab konstruktive Diskussionen mit den Beteiligten. Vielfach würden Fragen zum Straßenbahnnetz gestellt, die Bürgerschaft hat diesbezüglich Prioritätenfestsetzungen beschlossen. Jede Veranstaltung wurde moderiert, sowie Fachfrauen und -männer gehört. Die Veranstaltungen wurden jeweils dokumentiert.

Der Agenda 21-Rat regt an, das Bürger:innenforum als Stream (ohne Anmeldung und direkte Teilnahme) anzubieten. Der Agenda 21-Rat erkundigt sich, ob nach Einschätzung der Verwaltung der aktuelle Planungsstand des Nahverkehrsplan zukünftig ausreichend ist.

Frau Wilken zeigt auf, dass die verkehrspolitische Zielsetzung durch die Bürgerschaft und den Kreistag vorgegeben wird. Es fand eine Änderung zur ursprünglichen Aufgabenstellung durch die Bürgerschaft statt. Dies betraf den Modal Split, der von ursprünglich 17 auf 20 Prozent bis 2030 zu avisieren ist. Ebenso gab der damalige Oberbürgermeister Madsen vor, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu verdoppeln. Die Grundlage aller weiteren Planungen für die Entwicklung des Nahverkehrsplans stellt die vorhergehende Bevölkerungsprognose (also nicht die jüngst veröffentlichte) dar. Studien zeigen an, dass 20 Prozent der Bevölkerung nicht für den ÖPNV gewonnen werden können. Es wurde dahingehend ein Maßnahmenkatalog präsentiert um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Maßnahmen könnten u.a. folgende sein: Beschleunigung des Nahverkehrs, Verlängerung der Bahnen, Erhöhung der Taktung.

Der Agenda Rat weist darauf hin, dass die Seite des Nahverkehrs (www.unser-nahverkehr.de) schlecht auf der Webseite der Stadt Rostock zu finden sei. Ebenso regt der Agenda Rat an, auf der Seite des Nahverkehrs Teilergebnisse transparent zu kommunizieren (Worum geht es jetzt konkret | Worum geht es jetzt nicht?)

Frau Wilken informiert, dass Unternehmen bzgl. der Stellplatzsatzung die Möglichkeit haben anstatt Parkplätze zu errichten sich „frei kaufen“ zu können und andere Mobilitätsangebote bereitstellen (z.B. Fahrradbügel, Tickets für Verkehrsmittel).

In der folgenden Diskussion über „Wer fährt wann von wo nach wo in der Stadt?“ wird angemerkt, dass es vermehrt der Gewerbeverkehr ist, der zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen beiträgt. So fehle es an Stellplätzen für Lieferverkehr und Pflegediensten. Studien zeigen zudem auf, dass Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen das kaufkräftigere Klientel beim Einzelhandel in den Innenstädten seien.

Auf Nachfrage erklärt Frau Wilken, dass die RASG mit der sogenannten „Angebotsoffensive“ beabsichtigt fünf zusätzliche E-Busse anzuschaffen. Zwei bereits in Betrieb genommene Busse fahren hierbei ausschließlich in Warnemünde. Des Weiteren soll der Antrieb der Busse weiter auf Biomethan-Antrieb umgestellt werden, da geplant ist ab 2024 keine Dieselfahrzeugbeschaffung mehr vorzunehmen. Seitens des Agenda 21-Rates wird angemerkt, dass E-Busse nicht ganz unproblematisch in der Unterhaltung (Infrastruktur, Kosten) seien und eine entsprechende finanzielle Absicherung einzuplanen ist.

In diesem Zusammenhang weist Frau Wilken auch auf Problematiken bei den E-Rollern hin. Hierzu wird sie dem Agenda Rat eine vorgenommene Untersuchungen zur Information bereitstellen.

Herr Hampf informiert, dass die neue Webseite für Beteiligungsformate der Stadt demnächst online gehen wird. Auf ihr werden die geplanten Vorhaben der Stadt Rostock in diesem und nächsten Jahr, ggf. auch über einen längeren zukünftigen Zeitraum (teilweise bis 2025) dargestellt. Aktuell läuft noch eine Abfrage bei den Fachämtern für entsprechende Vorhaben. So werden sich Themen wie die Fahrradstraße Lange Straße, die Sommerstraße am Brink, die Entwicklung des Schnattermanns und Warnemünde hier beispielhaft wiederfinden. Es handelt sich dabei um eine eigenständige Webseite (ähnlich der Webseite des Nahverkehrs), die dann auch auf der Webseite der Stadt Rostock verlinkt sein wird.

Im weiteren Gesprächsverlauf wird darauf hingewiesen, dass das Stadt- und Familienfest Folkemoede auch dieses Jahr wieder während der HanseSail stattfinden soll. Es gab hierzu in der Bürgerschaft den Antrag der Fraktion Rostocker Bund, die Veranstaltung in den September zu verlegen, da die Veranstaltung während der HanseSail kaum wahrgenommen wird. (nachträglicher Hinweis: Das Folkemoede wurde für 2022 abgesagt) Des Weiteren wird auf den Dialogprozess für die Situation am Stadthafen hingewiesen. Hierbei ging es darum, zusammen mit den Bürger:innen zu klären, was getan werden muss, um den Stadthafen weiter zu einem schönen Ort zu entwickeln (s. Anlage).

Abschließend lädt Frau Wilken die Mitglieder des Agenda Rates ein, sich am 4. Forum des Nahverkehrsplans zu beteiligen. Der Agenda Rat bittet darum, die Darstellung des Links zur Webseite des Nahverkehrs zu optimieren. Ebenso möchte der Agenda Rat in einen Verteiler für Pressemitteilungen aufgenommen werden.

3. Informationen aus den Agenda 21-Arbeitskreisen und aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

Arbeitskreis Stadt- und Regionalentwicklung:

In der letzten Sitzung (07.06.22) wurde das Thema Hochwasserschutz behandelt. Zu Gast waren hierbei u.a. Herr Prof. Arns von der Uni Rostock und ein Vertreter des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt. Es fand eine Einschätzung beider zur aktuellen Situation in Rostock statt. So wurde dargestellt, dass die Situation im Abwassernetz (hauptsächliches Problem im Rostocker Stadtgebiet bei Hochwasserlagen) bekannt ist und weiter untersucht wird. Auch weiß Nordwasser um die Problematik des Trinkwasserschutzes bei Hochwasser und arbeitet an Lösungen. Zukünftig muss Regenwasser bei Starkregen in den Wohngebieten gehalten werden, um die Wirkungen des Ereignisses abzapfen. Prof. Arns unterstützt die Aktivitäten des StALU. Es ist als Experteninstitution vertrauenswürdig und hat eine objektive Bewertung aller vorhandenen Fakten vorgenommen. Prof. Arns weist daraufhin, dass statistisch gesehen in den kommenden Jahren wieder eine hohe Sturmflut zu erwarten ist. Die letzte liegt 50 Jahre zurück. Ebenfalls wurde dargestellt, dass Hochwasserschutz nicht automatisch Aufgabe des Landes ist, wobei der Schutz von Infrastruktur im Interesse des Landes liegt. Zusätzlich sei aber auch die private Vorsorge zu betreiben. (Stichwort: Wohnen an der Kaikante).

Arbeitskreis Energiewende:

Thema der letzten Sitzung war u.a. die Förderung von Solarenergie, mit einer entsprechenden Qualifizierung der Bürger:innen für dieses Thema. Ebenfalls wurden

durch den Arbeitskreis Möglichkeiten zur Beeinflussung des Wohnungsneubaus besprochen, um die Ziele des Wärmeplans weiter erreichbar zu halten. In der nachfolgenden Diskussion wurde auf ein mittelständisches Unternehmen in Rostock verwiesen, welches Fassadenbegrünung und Photovoltaik auf dem Dach auf eigene Initiative durchgeführt hat, während gleichzeitig große, nationale Konzerne keine Ambition zeigen. Es wird informiert, dass für Wohnungsunternehmen hierzu der Anreiz fehle, da es mit steuerlichem Nachteil aufgrund von Eigenstromproduktion einhergehe. Durch den Agenda Rat wird angeregt, die Bereitstellung von Beratungsstellen für Energiefragen / Energietransformation zu prüfen und ggf. die Energieleitstelle zu beauftragen die Beratungsstrukturen zu koordinieren. Derzeit werden die Bürger:innen in dem Transformationsprozess allein gelassen, jeder muss für sich selbst alle Informationen erschließen. Aus der Reihe des Agenda Rates kommt der Hinweis, dass es ein Förderprogramm für Quartiersmanager zum Thema Energie gibt.

Arbeitskreis Wohnprojekte:

Da keine Teilnahme von Mitgliedern des Arbeitskreises an der heutigen Sitzung gegeben ist informiert Herr Große-Schütte über ein anstehendes Informationstreffen zum Thema Elmenhorster Weg 37. Die Fläche wurde durch die Stadt Rostock zur Entwicklung ausgeschrieben. Es gibt hierfür Interesse seitens der Initiative „Helle Stelle“. Es ist angedacht alternatives Wohnen hier zu entwickeln.

Amt für Stadtentwicklung:

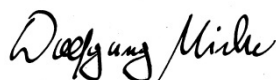
Herr Große-Schütte führt aus, dass die Stadt nach wie vor an der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) arbeitet. Durch die Amtsniederlage von OB Madsen ist entsprechend die Position durch eine Wahl neu zu besetzen. Es wird vermutet, dass es mit der/dem neuen Oberbürgermeister/in ggf. neue Akzente bei der Entwicklung des FNP geben wird.

Ebenso befindet sich das Stadtplanungsamt in einem vertiefenden Austausch mit dem Amt für Umwelt- und Klimaschutz in Bezug auf Flächenausweisung für Erneuerbare Energie, zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Wärmeplan.

4. Verschiedenes

Frau Ludwig informiert, dass das Technologiezentrum Warnemünde ggf. beabsichtigt Solarstromanlagen auf dem Dach der Einrichtung zu installieren.

Das Thema der nächsten Agenda Rat Sitzung wird noch bekannt gegeben.



Prof. Dr. Wolfgang Nieke
Sprecher des Agenda 21-Rat

Leih-E-Tretroller – Ein Beitrag zur Verkehrswende?

Ergebnisse einer Nutzerbefragung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Bericht vom Mai 2022

Autoren

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Amt für Mobilität, FB Mobilität

Verena Klaus – Honorarkraft Mobilitätsmanagement

Steffen Nozon – Leiter (kommiss.) Fachbereich Mobilität

Zeitraum der Befragung

Oktober/November 2021

Zusammenfassung

Das Amt für Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock führte 2021 in Kooperation zweier Anbieter von Leih-e-Tretrollern eine Befragung mit über 1.700 Teilnehmenden durch, um deren Mobilitätsverhalten zu untersuchen. Befragt wurden Nutzer*innen der Anbieter, die das Angebot in Rostock bereits wahrgenommen haben oder dieses in Zukunft beabsichtigen.

Sozio-demographisch zeigt sich, dass 75 % der Teilnehmenden männlich sind. Geschlechtsunabhängig ist die Altersverteilung vorwiegend zwischen 20 und 39 Jahren, wobei etwa zwei Drittel jünger als 30 Jahre sind.

Auch wenn das Angebot vorwiegend für Männer interessant zu sein scheint, unterscheiden sich die Antworten der weiteren Fragestellung nicht signifikant nach Geschlecht. 70 % nutzen die Roller, um schnell am Ziel zu sein, gefolgt von einer guten Verfügbarkeit und dem Wunsch, nicht zu Fuß zu gehen. Die häufigsten Anwendungsfelder sind dabei die Fahrt für Freizeitaktivitäten, nach Hause oder zur Arbeit.

Aufschlussreich für die Frage, ob e-Tretroller zur Verkehrswende beitragen können und Autofahrten ersetzen, waren die Antworten hinsichtlich der Substituierung anderer Verkehrsmittel. 70 % der Befragten gaben an, dass sie mit ihrer letzten Fahrt das Zufußgehen ersetzt haben, an zweiter Stelle stand der ÖPNV und erst an dritter Stelle wurde genannt, dass der Roller eine Autofahrt ersetzt hat.

Anhand der Ergebnisse könnte man resümieren: „Junge Männer wollen Spaß“. Doch die Auswertung zeigt auch, dass e-Tretroller zu einem multimodalen Mobilitätsverhalten bei Jüngeren beitragen.

Städte, Verkehrsunternehmen und -verbände sollten dieses Angebot privater Anbieter für sich und die Bürger*innen als einen Baustein nutzen, um Stadtverkehr verträglicher und effizienter zu gestalten.

Hintergrund

Seit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung 2019 gehören mietbare e-Tretroller zum Straßenbild in immer mehr deutschen Städten. Auch in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Nach den Anbietern BIRD und MOIN 2020 folgten im Jahr darauf TIER und LIME. Im Mai 2022 hat VOI das Kontingent von BIRD „übernommen“. Demnach greifen auch in Rostock mittlerweile viele Bewohner und Gäste auf die e-Tretroller zur Fortbewegung zurück.

Frühzeitig hat das Amt für Mobilität mit den Unternehmen freiwillige Vereinbarungen geschlossen sowie Gebiete definiert, in denen etwa das Abstellen der Fahrzeuge nicht erlaubt ist. Auf Beschwerden durch falsch parkende oder umgefallene Roller wird in der Regel durch die Anbieter schnell reagiert, doch Konflikte lassen sich bei dem neuen Mobilitätsangebot nicht immer vermeiden.

Um Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten zu erhalten, führte der Fachbereich Mobilität im Oktober und November 2021 eine quantitative Umfrage unter Nutzenden von Leih-e-Tretrollern innerhalb des Stadtgebietes durch. Hierbei wurden Nutzer*innen von zwei aktuell in Rostock vertretenen Anbietern befragt. Entsprechend handelt es sich bei der Grundgesamtheit um Personen mit Zugang zu Leih-e-Tretrollern in Rostock.

Bisherige Befragungen zur e-Tretroller-Nutzung bezogen sich vor allem auf Nutzungskonflikte und die allgemeine Wahrnehmung. In Straßenverkehrstechnik 01/2021 wurde eine Studie publiziert, in der konkret Nutzende befragt wurden, jedoch überregional und per Schneeballsystem, ebenso untersuchte eine Forschungsgruppe der ETH Zürich die Substituierung anderer Fortbewegungsarten. Das Amt für Mobilität wollte mit der Rostocker Befragung herausfinden, wie und von wem dieses Angebot genutzt wird. In erster Linie dient sie der Überprüfung, ob Leih-E-Tretroller einen relevanten Beitrag zur Verkehrswende leisten oder lediglich die bereits umweltfreundlichen und stadtverträglichen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes (Zufußgehen, Radfahren, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) substituiert werden. Begleitend zu der verwaltungsinternen Veröffentlichung erster Ergebnisse wurden die Erfahrungen verschiedener Rostocker Ämter und Institutionen (Stadtgrünamt, Ordnungsdienst, Polizei, Verkehrsbehörde, Ortsämter, Verkehrsunternehmen RSAG) abgefragt und diskutiert.

Methodik

Es handelte sich um eine quantitative Befragung zum Mobilitätsverhalten von e-Tretroller-Nutzenden in Rostock.

Zeitraum der Befragung: Oktober/November 2021 über eine Dauer von 14 Tagen

Umfrage-tool: EU Survey (digitaler Fragebogen)

Fragen: Die Art der Fragen unterteilte sich in mehrere Schwerpunkte. Diese umfassten Fragen zur letzten Fahrt mit einem e-Tretroller, zum Mobilitätsverhalten allgemein und sozio-demographische Merkmale (Alter, Geschlecht, Wohnort) (Fragebogen am Ende des Berichtes)

Anzahl der Teilnehmenden: 1.716

Grundgesamtheit: Personen mit Zugang zu Leihangeboten von e-Tretrollern in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

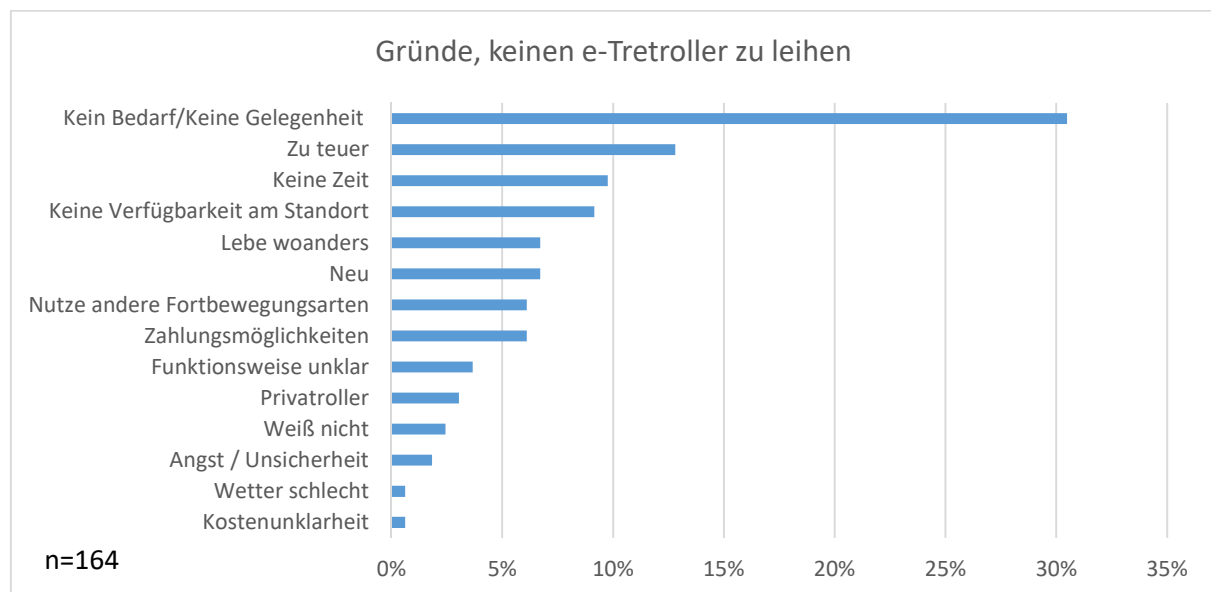
Bei der Auswahl der Personen wurde je Anbieter unterschiedlich vorgegangen. Ein Anbieter forderte registrierte Nutzer*innen per InApp-Mitteilung auf, an der Umfrage teilzunehmen. Der zweite Anbieter versendete den Link zur Befragung mit der Rechnungsmail.

Rücklaufquote: 29 % (100 % sind alle Personen, denen die Befragung angezeigt wurde). Diese erfreulich hohe Beteiligung lässt sich vor allem durch einen finanziellen Anreiz erklären, den die Anbieter ermöglicht haben.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden die Ergebnisse nicht anbieterspezifisch veröffentlicht. Die Frage des Datenschutzes und die Befürchtung, dass durch die Veröffentlichung Rückschlüsse auf das Geschäftsmodell gezogen werden können, führte auch dazu, dass ein weiterer Anbieter die Befragung nicht unterstützte. Der vierte zum Umfragezeitpunkt in Rostock tätige Anbieter konnte aus anderen Gründen nicht teilnehmen.

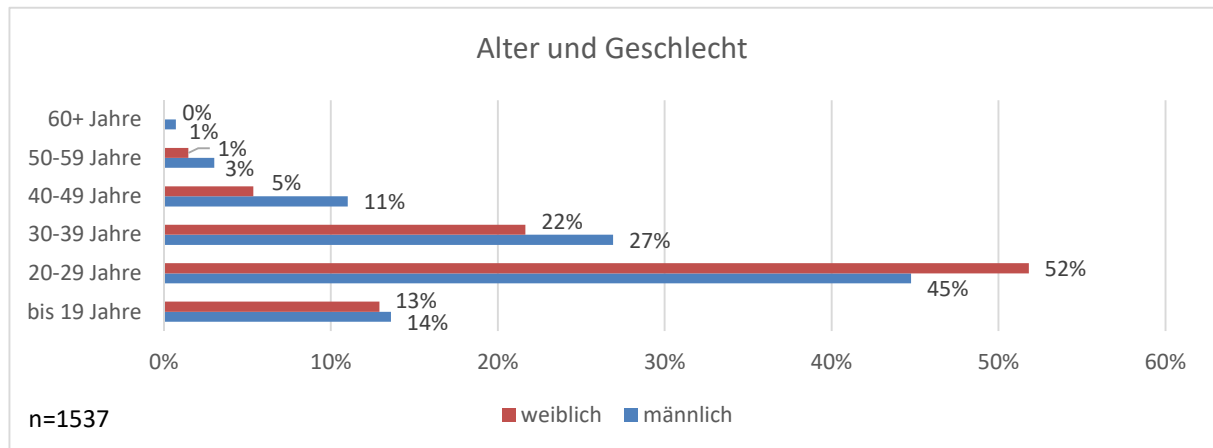
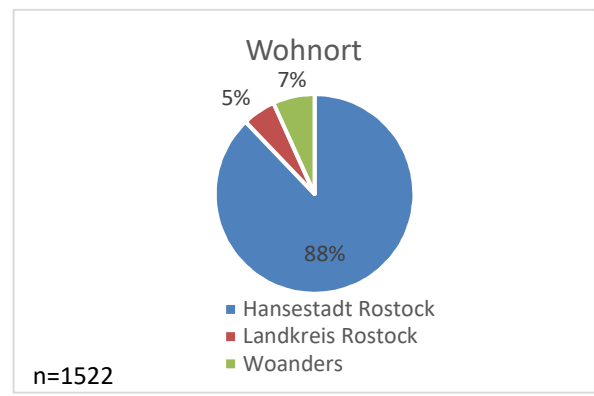
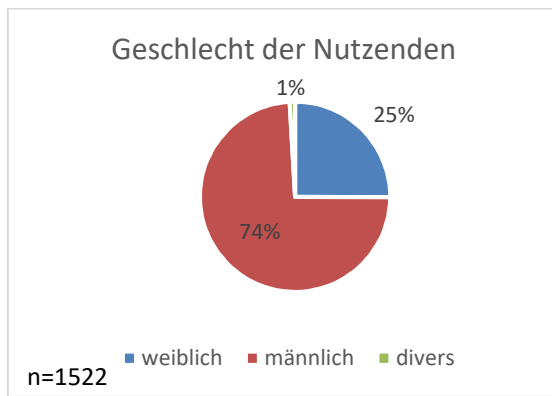
Ergebnisse der Befragung

Die Teilnehmenden wurden zunächst gefragt, ob sie das Angebot von Leih-e-Tretrollern in Rostock bereits nutzen. Dies beantworteten 1.522 der 1.716 Teilnehmenden mit „ja“. Personen, die bisher noch nicht mit einem Leih-e-Tretroller gefahren sind, gaben sehr unterschiedliche Beweggründe an. Jedoch wurde am häufigsten (30 %) genannt, dass es bisher keinen Bedarf bzw. keine Gelegenheit gab, gefolgt von finanziellen Gründen oder fehlende Verfügbarkeit der Roller.

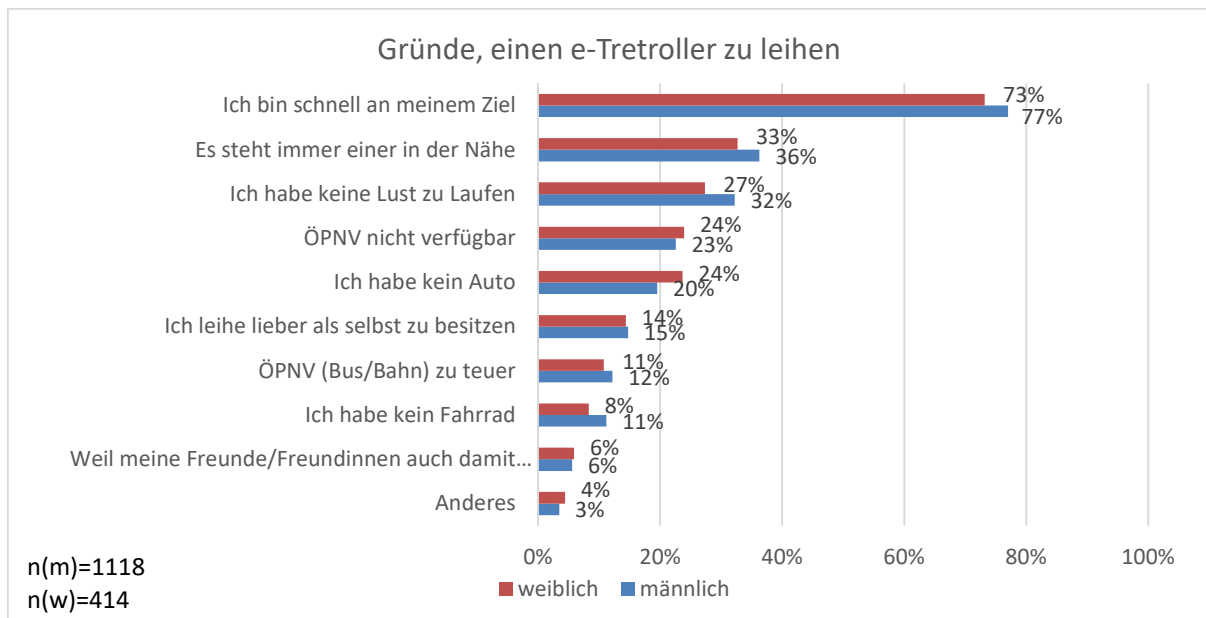


Bei den sozio-demographischen Merkmalen zeigt sich, dass das Angebot anbieterübergreifend vorwiegend durch männliche Nutzer*innen wahrgenommen wird (74 % im Gegensatz zu 25 % weiblich und 1 % divers). Die wenigsten Befragten kommen von außerhalb. 88 % gaben an, in Rostock zu wohnen, 5 % im Landkreis.

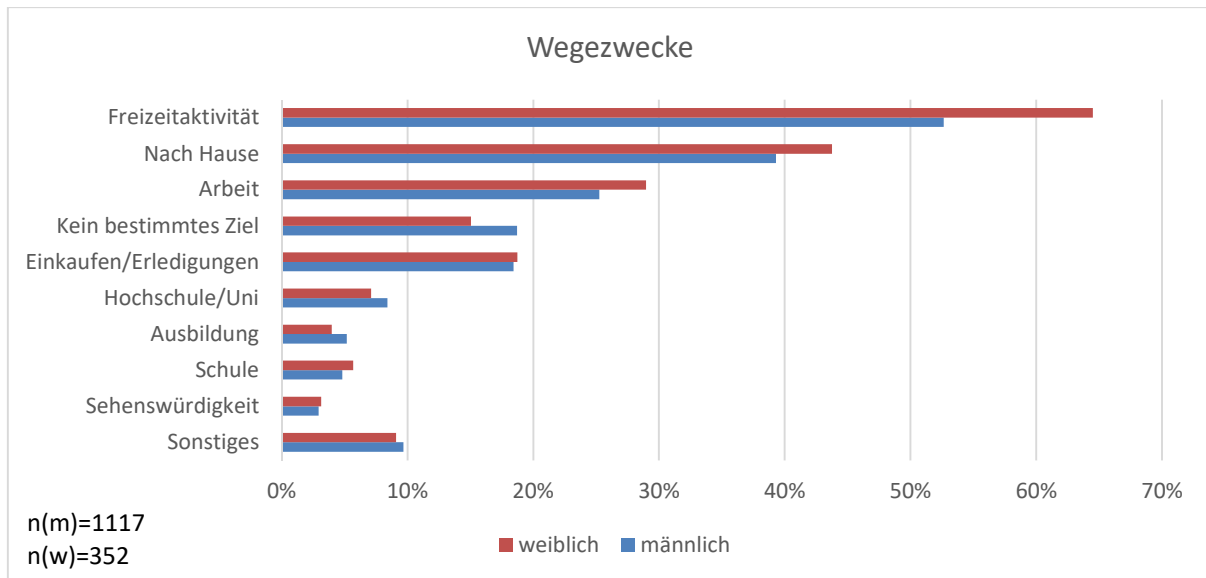
Auch bei den Altersgruppen zeigt sich ein deutliches Bild, hier fahren vor allem Personen zwischen 20 und 39 Jahren, wobei 52 % der Nutzerinnen zwischen 20 und 29 und 22 % zwischen 30 und 39 Jahren sind, bei den Nutzern liegt die Verteilung jeweils bei 45 % und 27 %, also etwas ausgewogener.



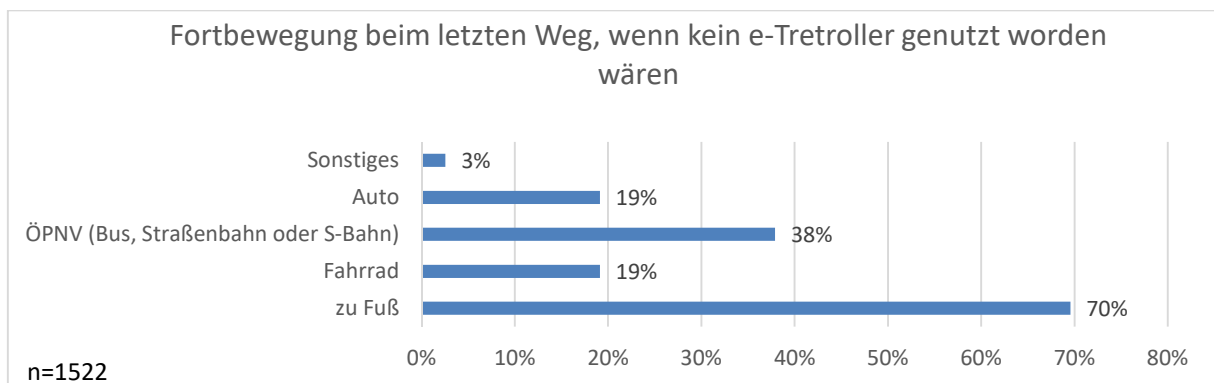
Die Beweggründe zum Leihen eines e-Tretrollers unterscheiden sich dabei kaum nach Geschlecht. Jeweils über 70 % gaben an, die Roller zu nutzen, weil sie damit schnell am Ziel sind. Dies deckt sich auch mit der oben erwähnten 2021 publizierte Studie. Etwa halb so häufig wurde die gute Verfügbarkeit genannt sowie der Wunsch, nicht zu Fuß zu gehen. Jeweils mehr als 20 % gaben jedoch auch an, dass sie einen e-Tretroller leihen, weil keine öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar sind oder kein Auto vorhanden ist.



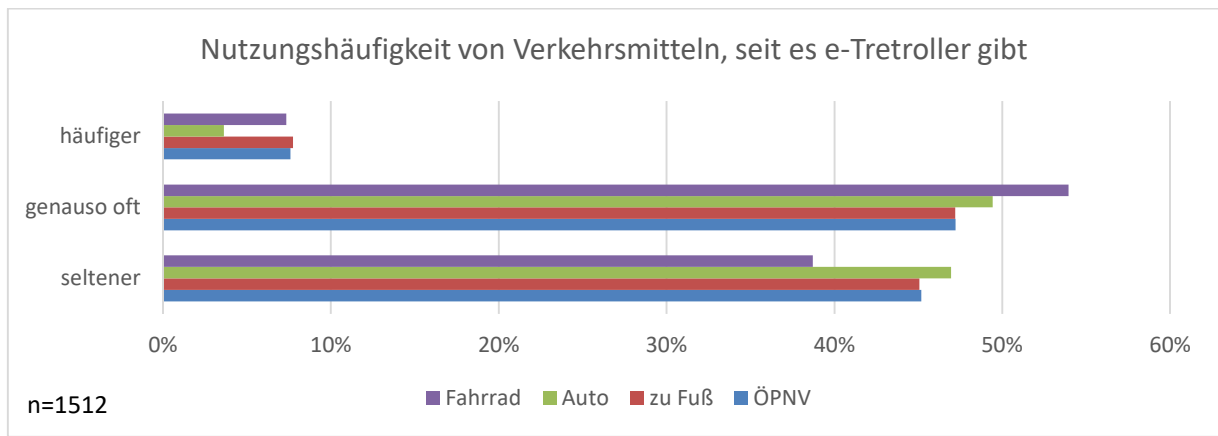
Am häufigsten werden die Roller in der Freizeit genutzt und für die Fahrt nach Hause. Über 25 % der Nutzenden fährt jedoch auch zur Arbeit, etwas unter 20 % zum Einkaufen oder für Erledigungen, ebenso viele aber auch ohne bestimmtes Ziel, sprich nur um des Fahrens willen.



Inwieweit tragen e-Tretroller nun einen Beitrag zur Verkehrs- bzw. Mobilitätswende und damit zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation im städtischen Kontext bei? Hierzu wurde die Frage gestellt, welche Art der Fortbewegung die Nutzer*innen gewählt hätten, wären sie den letzten Weg nicht mit e-Tretroller gefahren. Hierbei zeigt sich eine starke Tendenz dazu, den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Fahrrad) zu ersetzen. Da Mehrfachantworten möglich waren, gaben 70 % an, dass sie ansonsten zu Fuß gegangen wären, 38 % hätten den ÖPNV (auch) genutzt, 19 % das Fahrrad. Lediglich 19 % wären ansonsten mit dem Auto gefahren. Zwar sind das immerhin fast 1/5 der Fahrten, die das Auto ersetzt haben, man kann jedoch von einer deutlichen Kannibalisierung der umwelt- und stadtverträglichsten Fortbewegungsarten sprechen. Dies bestätigt Vermutungen, die seit Beginn der Zulassung dieser Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) geäußert wurden. Auch die eingangs erwähnten Studien kamen zu einem ähnlichen Ergebnis. Zudem werden die e-Tretroller größtenteils als einziges Verkehrsmittel genutzt, abgesehen von den Zu- und Abgängen zum Roller. 16 % gaben an, den ÖPNV zusätzlich genutzt zu haben.



Weiterhin wollte die HRO herausfinden, inwieweit sich die Nutzungshäufigkeit anderer Fortbewegungsarten seit der Einführung der Leih-e-Tretroller in Rostock geändert hat. Hier ergab sich bei allen Modi ein ähnliches Bild. Etwa die Hälfte der Nutzer*innen gaben an, die Nutzungshäufigkeit sei gleichgeblieben. Bei ÖPNV, zu Fuß gehen und dem Auto gab die andere Hälfte vorwiegend an, die Nutzungshäufigkeit habe sich reduziert, beim Fahrrad waren es hier 39 %, die das Fahrrad seitdem seltener nutzen.



Resümee

Die Ergebnisse der Umfrage lassen darauf schließen, dass der Leih-e-Tretroller ein zusätzliches Verkehrsmittel ist, welches vor allem männliche Verkehrsteilnehmer anspricht. Dabei besteht eine der Herausforderungen städtischer Mobilitäts- und Verkehrsplanung darin, die Bedürfnisse marginalisierter Gruppen zu berücksichtigen. So zielt bspw. die Verkehrsplanung in den Niederlanden darauf ab, dass Menschen mit Behinderungen, Frauen, Kindern, BIPOC und ältere Bewohnern eine deutlich bessere Teilhabe am Straßenverkehr ermöglicht wird, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein.

Kann man anhand der Ergebnisse der Rostocker Nutzerbefragung also resümieren: „Junge Männer wollen Spaß“? Ja, doch die Auswertung zeigt auch, dass e-Tretroller zu einem multimodalen Mobilitätsverhalten bei Jüngeren beitragen.

Auch wenn die Tendenz hinsichtlich Alter und Geschlecht bei Leih-e-Tretrollern durchaus kritisch zu sehen ist, kann hier perspektivisch eine Chance liegen. Gerade junge Menschen in der Stadt, die sich multimodal auch unter Nutzung von Sharing-Angeboten fortbewegen und flexibel in ihrer Verkehrsmittelwahl sind, könnten diese Muster bewahren und gar nicht bzw. erst später auf ein privates Auto umsteigen. Wird zukünftig der Zugang zu Sharing-Angeboten weiter ausgebaut, könnten e-Tretroller oder andere Elektrokleinstfahrzeuge, in Kombination mit Leihrädern, Leih-Lastenrädern, Carsharing und dem Rückgrat der urbanen Mobilität, dem ÖPNV, das eigene Auto ersetzen. Städte, Verkehrsunternehmen und -verbände sollten diese Angebote privater Anbieter für sich und die Bürger*innen als einen Baustein nutzen, um Stadtverkehr verträglicher und effizienter zu gestalten.

Literatur

Hobusch, Jessica u.a. (2021): E-Scooter – Freizeitspaß oder alternatives Mobilitätsangebot?. Forschungsstudie. Straßenverkehrstechnik 1.2021.

Ostendorp, Rebekka u.a. (2021): Befragung im Projekt „Mikromobilität auf Geh- und Radwegen – Nutzungskonflikte und verkehrliche Wirkungen (MMoNK)“. Berlin: Institut für Verkehrsforschung

Pokorny, Sabine/Roose, Jochen (2020): Informationen & Recherchen – Die Eignung von Umfragemethoden. Methodische Einschätzung. Berlin: Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

Reck, Daniel u.a. (2021): Mode choice, substitution patterns and environmental impacts of shared and personal micro-mobility. Elsevier Ltd.

Fragebogen

Im Folgenden werden alle Fragen aufgelistet

Hey! Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock führt eine anonyme, ca. 2-3 minütige Umfrage zu e-Tretrollern durch. Danke für's Mitmachen!

1. Hast du dir in der Hansestadt Rostock schon e-Tretroller geliehen?
 - ja
 - nein
 - Warum hast du dir noch keinen e-Tretroller geliehen?
2. Wie hättest du deinen Weg ohne e-Tretroller zurückgelegt?
(Mehrfachantwortenset)
 - zu Fuß
 - Fahrrad
 - ÖPNV
 - Auto
 - Sonstiges
3. Was hast du auf diesem Weg noch genutzt, um an dein Ziel zu kommen?
(Mehrfachantwortenset)
 - nur e-Tretroller
 - bin zu Fuß gegangen
 - Fahrrad
 - ÖPNV
 - Auto
 - Sonstiges
4. Wie oft nutzt du Bus und Bahn (ÖPNV), seit es e-Tretroller gibt?
 - viel seltener
 - etwas seltener
 - genauso oft
 - etwas häufiger
 - viel häufiger
5. Wie oft gehst du zu Fuß, seit es e-Tretroller gibt?
 - viel seltener
 - etwas seltener
 - genauso oft
 - etwas häufiger
 - viel häufiger
6. Wie oft nutzt du ein Auto, seit es e-Tretroller gibt?
 - viel seltener
 - etwas seltener
 - genauso oft
 - etwas häufiger
 - viel häufiger
7. Wie oft nutzt du ein Fahrrad, seit es e-Tretroller gibt?
 - viel seltener
 - etwas seltener
 - genauso oft
 - etwas häufiger
 - viel häufiger

8. Was ist oder wäre dir am Wichtigsten, wenn du einen e-Tretroller leihst?
- Preis (günstigster Tarif)
 - Entfernung (der Roller, zu dem ich am kürzesten hinlaufen muss)
 - Komfort (der Roller mit den besten Fahreigenschaften)
9. Was sind oder wären für dich Gründe, einen e-Tretroller zu leihen?
(Mehrfachantwortenset)
- Ich bin schnell an meinem Ziel
 - Ich habe kein Fahrrad
 - Ich habe kein Auto
 - ÖPNV zu teuer
 - ÖPNV nicht verfügbar
 - Es steht immer einer in der Nähe
 - Ich leihe lieber als selbst zu besitzen
 - Ich habe keine Lust zu laufen
 - Weil meine Freunde/Freundinnen auch damit fahren
 - Anderes
10. Welche e-Tretroller-Anbieter nutzt du in der Hansestadt Rostock?
(Mehrfachantwortenset)
- BIRD
 - MOIN
 - TIER
11. Für welche Wege nutzt du e-Tretroller am Häufigsten? (Mehrfachantwortenset)
- Arbeit
 - Schule
 - Ausbildung
 - Hochschule/Uni
 - Freizeitaktivität
 - Sehenswürdigkeit
 - Einkaufen/Erledigungen
 - Nach Hause
 - Kein bestimmtes Ziel
 - Sonstiges
12. Wie oft benutzt du folgende Fortbewegungsmittel im Durchschnitt?: e-Tretroller/Füße/Fahrrad/ÖPNV/Auto/Sonstiges
- täglich
 - wöchentlich
 - monatlich
 - seltener
13. Du bist...
- weiblich
 - männlich
 - divers
14. Dein Alter?
- bis 19 Jahre
 - 20-29 Jahre
 - 30-39 Jahre
 - 40-49 Jahre
 - 50-59 Jahre
 - 60+ Jahre

15. Wo wohnst du?

- Hansestadt Rostock
- Landkreis Rostock
- Woanders

16. Warum warst du in Rostock, als du dir einen e-Tretroller geliehen hast? (Filterfrage zu 15)

- Besuchte jemanden
- Urlaub
- Arbeit
- anderes


RATHAUS

Startseite ► Rathaus ► Aktuelles & Medien ► Meilenstein #MeinHafenDeinHafen stellt zwölf Thesen vor

Meilenstein #MeinHafenDeinHafen stellt zwölf Thesen vor

Pressemitteilung vom **29.06.2022** - Umwelt und Gesellschaft

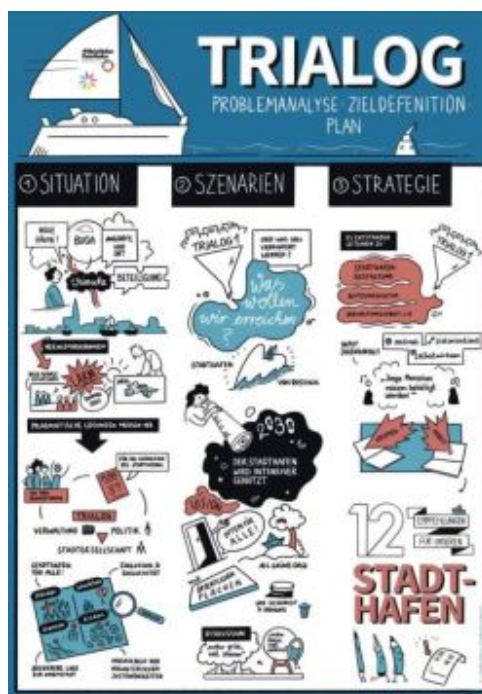
Zum Meilenstein #MeinHafenDeinHafen haben sich heute Vertreterinnen und Vertreter des Hafengewerbes, aus der Stadtverwaltung und der Zivilgesellschaft mit Senator Steffen Bockhahn im Stadthafen getroffen. Dabei wurden die bisherige gemeinsame Arbeit resümiert und Ziele für das laufende Jahr abgestimmt.

„Der Stadthafen ist nachweislich sehr beliebt. Wo die einen Ruhe suchen, streben die anderen nach Geselligkeit. Wir haben hier schwer auflösbare Konflikte. Mit dem Projekt versuchen wir, für die Sichtweise der jeweils anderen zu sensibilisieren und dadurch zu einem Miteinander zu kommen“, sagt Sozialsenator Steffen Bockhahn.

Durch das Hafen- und Seemannsamt wurde zusammen mit dem lokal ansässigen Gewerbe die Initiative #MeinHafenDeinHafen ins Leben gerufen. Dadurch soll im Stadthafen eine Kultur der Wertschätzung und des respektvollen Umgangs mit dem öffentlichen Raum etabliert werden. Im Mittelpunkt stehen Ideen, um die Besucherinnen und Besucher des Stadthafens weiter für einen respektvollen Umgang zu sensibilisieren und so einen langfristigen Kulturwandel herbeizuführen.

Gemeinsam mit der Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung luden die Partner zu einem Trialog-Prozess ein, an dem Vertreter*innen aus Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft teilnahmen. In drei Gesprächsrunden wurde der Grundstein für eine wertschätzende Nutzungskultur am Stadthafen gelegt. So entstanden zwölf Thesen für den Rostocker Stadthafen. Die Themen werden durch die Arbeitsgemeinschaften Hafengewerbe, Verwaltung sowie Jugend und Soziales weiter begleitet.

Die Stadtverwaltung sieht sich durch die zunehmende Beliebtheit von öffentlichen Plätzen wie dem Stadthafen, insbesondere während der Corona-Pandemiezeiten 2020/2021, mit einer Vielzahl von Nutzer*innen



+ **1. Grafik mit den zwölf Thesen zur Nutzung des Rostocker Stadthafens** | Foto: Florian Kasch



- + 2. Grafik mit den zwölf Thesen zur Nutzung des Rostocker Stadthafens | Foto: Florian Kasch

konfrontiert. Für die Verwaltung, aber auch für die Stadtgesellschaft insgesamt ergeben sich dadurch Herausforderungen, denen nur gemeinschaftlich begegnet werden kann.

- [Grafiken mit den zwölf Thesen zur Nutzung des Rostocker Stadthafens](#) ➡

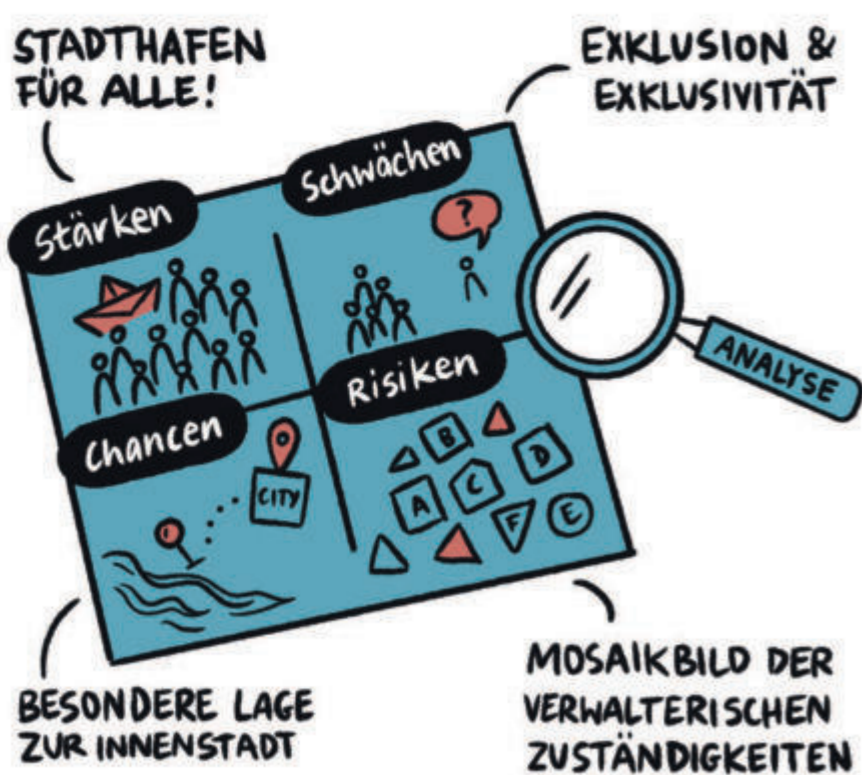
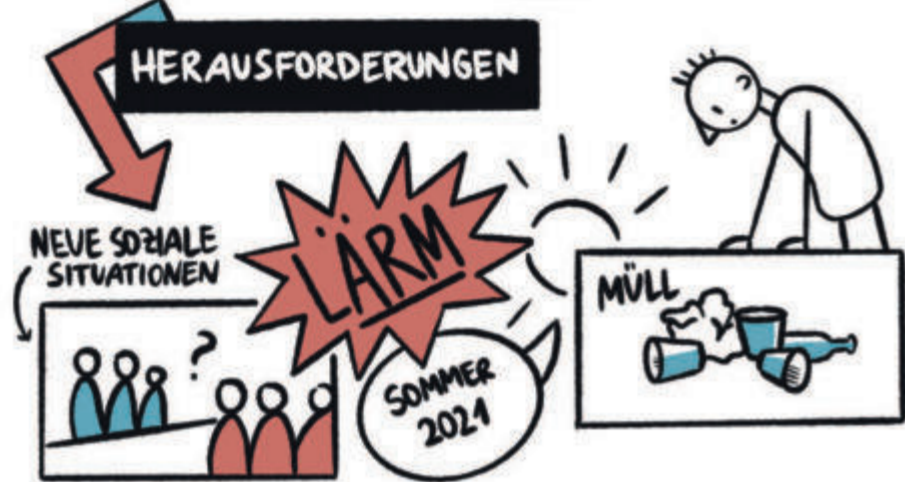
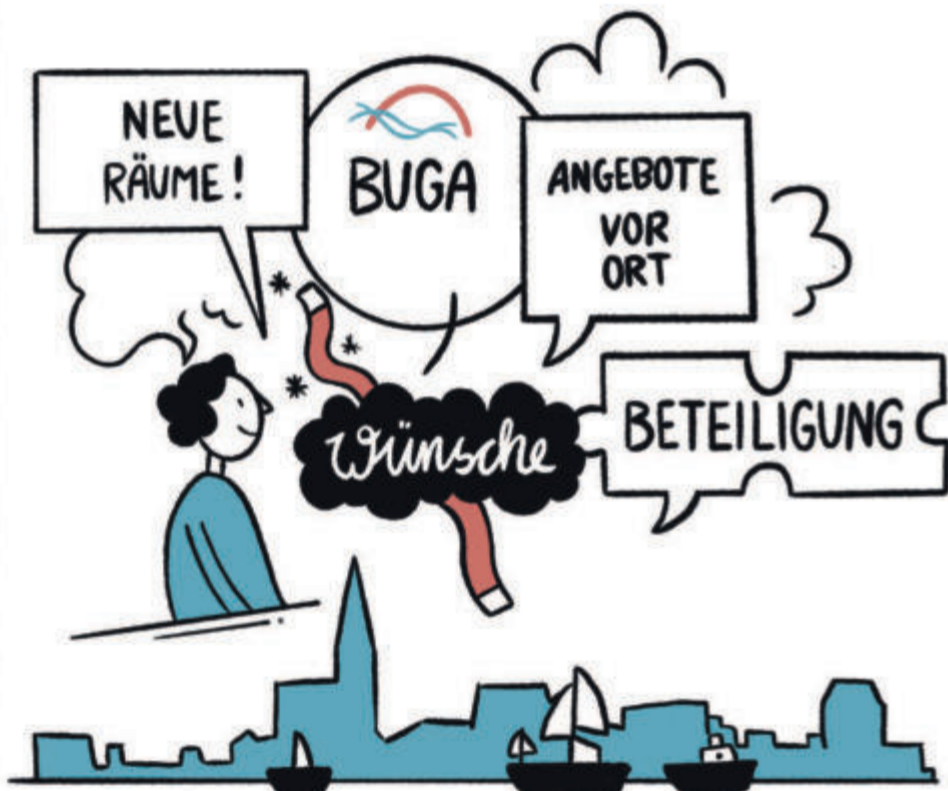


www.leitfaden-rostock.de ➡

TRIALOG

PROBLEMANALYSE · ZIELDEFINITION · PLAN

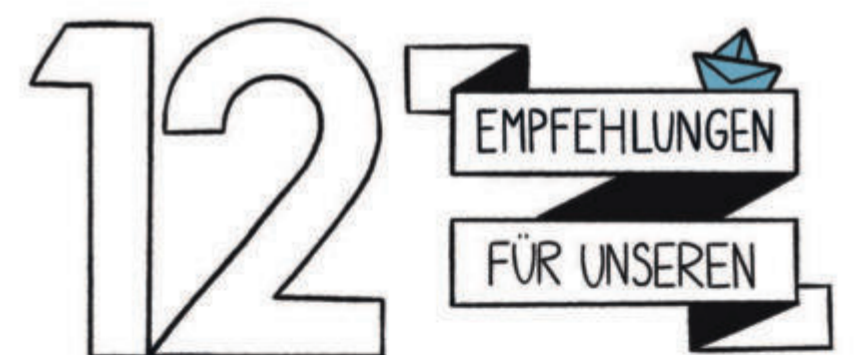
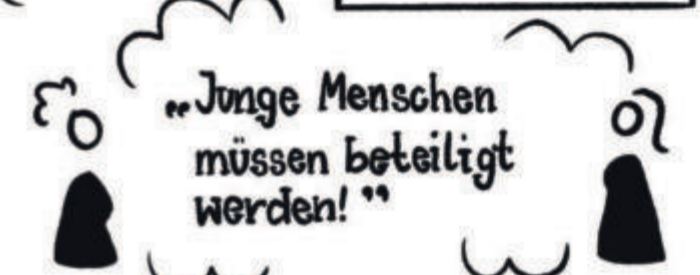
① SITUATION



② SZENARIEN



③ STRATEGIE



STADTHAFEN



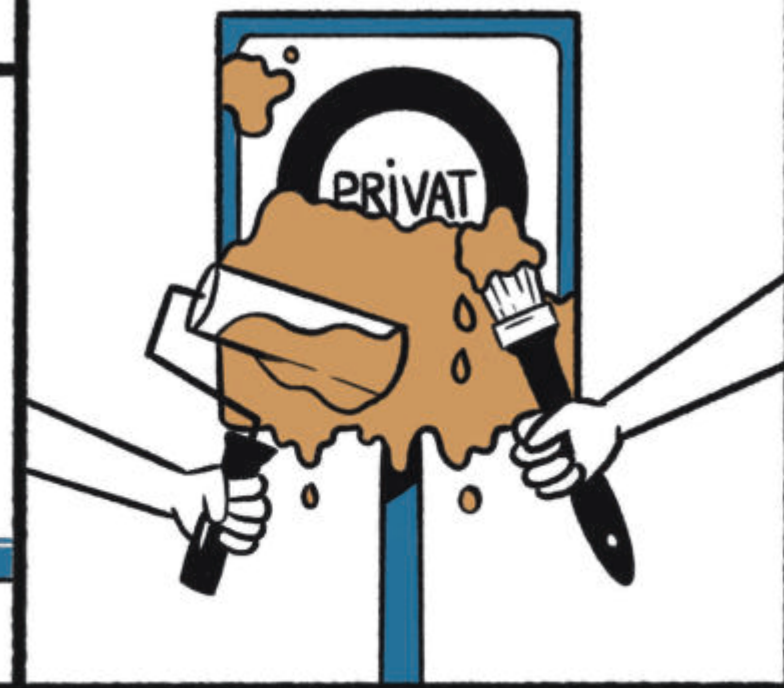
1. DER STADTHAFEN IST EIN MULTICODALER UND ROBUST GESTALTETER RAUM, DER VON ALLEN GRUPPEN AUCH MIT TEMPORÄREN ANGEBOTEN GENUTZT UND ANGEEIGNET WERDEN SOLL.



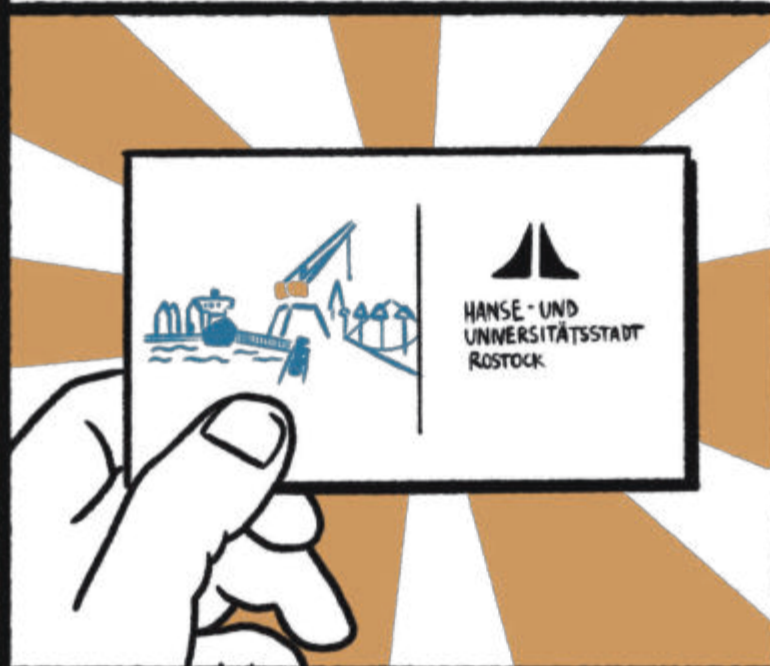
2. ANGEBOTE, DIE AM STADTHAFEN ZUR FREIEN VERFÜGUNG GESTELLT WERDEN, SOLLEN MÖGLICHST LANGFRISTIG UND ZUR NACHHALTIGEN NUTZUNG GEBAUT WERDEN.



3. KEINE PRIVATISIERUNGEN AM STADTHAFEN! INFRASTRUKTUR FÜR ALLE!



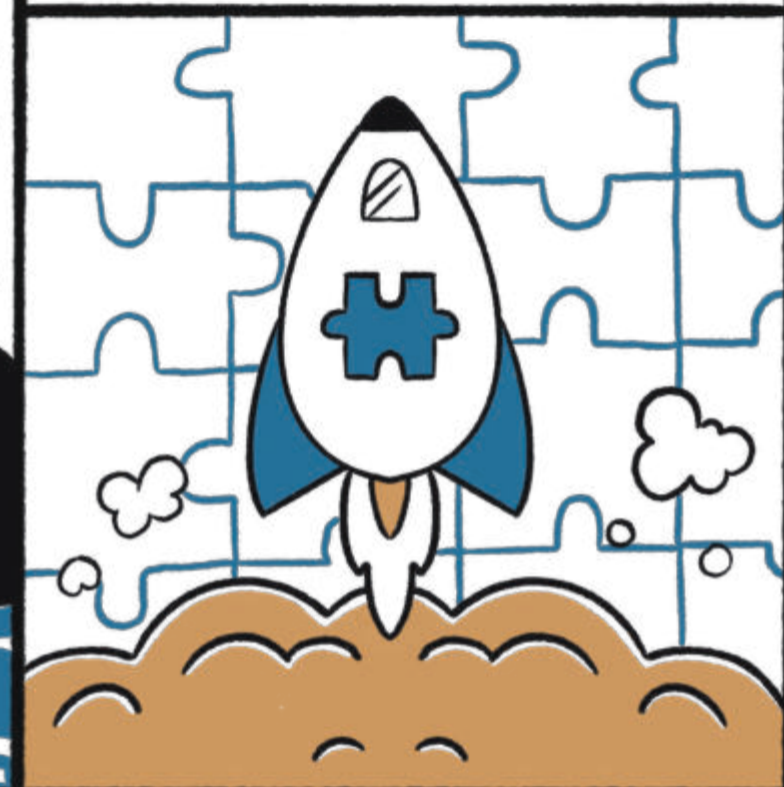
4. DIE GESTALTUNG AM STADTHAFEN MUSS DEM BESONDEREN ORT UND DEM ERBE DES STADTHAFENS GERECHT WERDEN. SIE IST DIE VISITENKARTE UNSERER STADT!



5. EINE WIEDERKEHRENDE UND GENERATIONSÜBERGREIFENDE ÜBERPRÜFUNG DES STADTHAFENS.



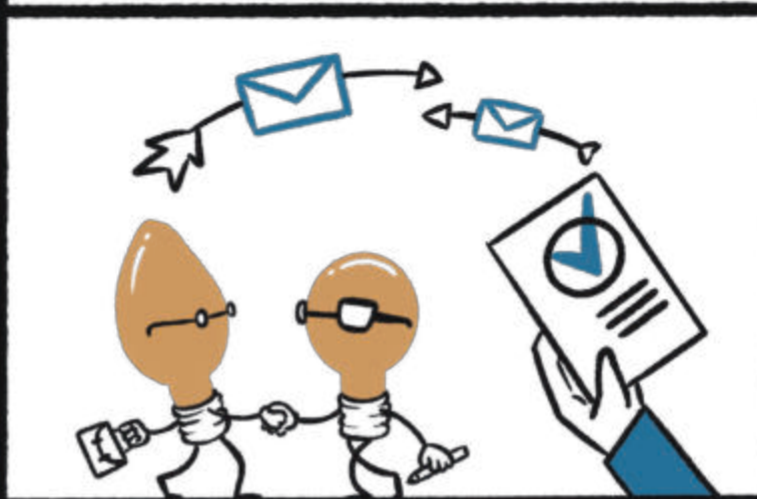
6. DER STADTHAFEN ALS PILOT FÜR BETEILIGUNGSRÄUME.



7. KLARE POSITIONIERUNG DER STADT: EINLADUNG AN ALLE, DEN STADTHAFEN ZU NUTZEN UND ZU GESTALTEN. DIES BEINHÄLTET EINE TRANSPARENTE UND PARTIZIPATIVE BERÜCKSICHTIGUNG ALLER GRUPPEN UND DABEI INSBESONDERE DIE STADTBEVÖLKERUNG UND DEREN BEDÜRFNISSE.



8. WISSENSBASIERTES KOMMUNIKATIONS-MANAGEMENT: INTERDISZIPLINÄRE ZUSAMMENARBEIT MIT FACHLEUTEN, TRANSPARENTE ENTSCHEIDUNGSPROZESSE, KLARE UND ZIELGERICHTETE INFORMATIONSWERTERGABE NACH AUSSEN.



9. SOZIOKULTURELLE RÄUME GESAMTSTÄDTISCH DENKEN: ANGEBOTE SCHAFFEN, AUSTAUSCH AUF AUGENHÖHE, ZUGESTÄNDNIS AN DIVERSITÄT VON GRUPPEN.



10. WIR WOLLEN: AMTS- UND BEHÖRDEN-ÜBERGREIFEND ZUSAMMENARBEITEN!



11. WAS WIR WOLLEN: AUFBRECHEN VON VERWALTUNGSINTERNEM/ ZUSTÄNDIGKEITS-BEZOGENEM DENKEN, BESSERE VERNETZUNG, BESSERE AMTSÜBERGREIFENDE ABSTIMMUNG.



12. WIE WOLLEN WIR DAS ERREICHEN: DURCH EINE WIEDERKEHRENDE UND ZUSAMMENGESTELLTE ARBEITSGRUPPE (BEISPIEL: KOORDINIERUNGSSTELLE STADTHAFEN). VERANTWORTLICHE AUS DEN EINZELNEN ÄMTERN MÜSSEN KLAR BENANNT WERDEN. BUDGETS GEMEINSAM DENKEN, UM EFFEKTIVER ZU HANDELN.



12

EMPFEHLUNGEN

FÜR UNSEREN

STADT-HAFEN