dena
Deutsche Energie-Agentur

effizient mobil

effizient mobil. Das Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement.

Programmdokumentation 2008 – 2010.

Dr. Norbert Röttgen, Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)

Grußwort BMU.

Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche wie auch weltweite Aufgabe. Mit der Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums sollen vorhandene Potenziale zur Emissionsminderung kostengünstig erschlossen und innovative Modellprojekte für den Klimaschutz vorangebracht werden. Damit wird der Weg zum ehrgeizigen nationalen Klimaschutzziel bereitet: 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 und mindestens 80 Prozent weniger bis 2050 – jeweils gegenüber dem Jahr 1990.

Dabei stellt der Verkehrssektor eine besondere Herausforderung dar, denn die Verkehrszunahme ist einer der großen Treiber der Klimaerwärmung und somit eines der zentralen Umweltprobleme. Schon heute stammen knapp 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland aus dem Verkehrssektor. Für den größten Teil dieser Emissionen ist der Straßenverkehr verantwortlich.

Damit der Verkehr auf lange Sicht zu Umwelt- und Klimaschutz beiträgt, ist es erforderlich, verkehrsträgerübergreifend eine Mobilität mit weniger verkehrsbedingten CO_2-Emissionen zu ermöglichen. Hier setzt das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement an und bietet ein gutes Beispiel dafür, wie sich Klimaschutz auch wirtschaftlich nachhaltig realisieren lässt. Sofern Kosten transparent sind – beim Pkw-Verkehr beispielsweise für Parkraum oder für den Erhalt von Infrastruktur –, kann die Orientierung an ökonomischem Nutzen sogar ein wirksamer Hebel zur Durchsetzung von Klimaschutzmaßnahmen sein. Mobilitätsmanagement nutzt diesen Hebel auf sehr innovative Art und Weise und setzt ihn zielgenau auf der lokalen Ebene ein.

Mit dem Aktionsprogramm ist es gelungen, den Kreis derjenigen, die Mobilitätsmanagement in ihrem Betrieb oder ihrer Kommune nutzen, deutlich zu erweitern. Gerade in finanziell angespannten Zeiten sind die effektiven, aber wenig kostenintensiven Maßnahmen des Mobilitätsmanagements notwendig und Erfolg versprechend. Ich wünsche mir daher, dass es gelingt, diesen innovativen Ansatz in Deutschland fest zu etablieren.

Stephan Kohler, Vorsitzender der Geschäftsführung, Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

Vorwort dena.

Bei der Steigerung der Energieeffizienz kommt es nicht auf Verzicht oder Einschränkung an. Ziel ist vielmehr, Bedürfnisse mit geringerem Energieaufwand zu befriedigen. Mobilitätsmanagement ist hierfür ein Paradebeispiel: Den wenigsten Autofahrern geht es darum, im Auto zu sitzen. Sie wollen zuverlässig, komfortabel und bezahlbar von A nach B gelangen. Mobilitätsmanagement ist effektiv, wenn und weil es diese Bedürfnisse ernst nimmt und dafür sorgt, dass das auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad, in Fahrgemeinschaften und zu Fuß möglich ist – also mit geringerem Energieaufwand.

Betriebe und Kommunen, die Mobilitätsmanagement durchführen, leisten damit nicht nur einen Beitrag zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz. Sie können auch eigene Belastungen durch den Pkw-Verkehr senken. Betriebe können etwa kosten- und flächenintensiven Parkraum reduzieren und werthaltiger nutzen oder die Mitarbeitergesundheit fördern. Kommunen können ihre Verkehrsinfrastruktur entlasten, die Verkehrssicherheit oder die Umsätze in den öffentlichen Verkehrsmitteln steigern.

In diesem Sinne bedanken wir uns bei unseren Partnern, den regionalen Koordinatoren sowie den engagierten Beratern, die das Aktionsprogramm vor Ort getragen und umgesetzt haben. Gemeinsam ist es uns mit *effizient mobil* gelungen, die konkreten Möglichkeiten von Mobilitätsmanagement aufzuzeigen und in zahlreichen Betrieben und Kommunen beeindruckende Projekte anzustoßen. So ist die vorliegende Dokumentation der Ergebnisse zugleich eine Sammlung möglicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, die zur Umsetzung eigener Projekte anregen soll.

Für die dena wird Mobilitätsmanagement auch in Zukunft ein zentraler Baustein zur Steigerung der Energieeffizienz im Verkehrssektor sein.

Eine anregende Lektüre wünscht

Inhalt.

Grußwort BMU. 2
Vorwort dena. 2

Das Aktionsprogramm effizient mobil. 5
Ziele und Bausteine von *effizient mobil*. 6
Harte Fakten über weiche Maßnahmen: Die Evaluation des Aktionsprogramms. 8
Ausgewählte Ergebnisse aus der Wirkungsabschätzung. 11
Ausgewählte Ergebnisse der Prozessevaluation. 12

Mobilitätsmanagement gewinnt. 15
Wettbewerb: Best Practice im Mobilitätsmanagement 2009. 16
Wettbewerb: Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010. 20

Gut beraten mit Mobilitätsmanagement. 27
Erstberatungen für Betriebe und Kommunen. 29

effizient mobil bietet Unterstützung. 83
Materialien und Hilfestellungen. 85
Tools zur Wirkungsabschätzung. 85
Ansprechpartner im bundesweiten Netzwerk. 86
Abkürzungsverzeichnis. 86

Impressum. 87

Das Aktionsprogramm *effizient mobil.*

Warum Mobilitätsmanagement?
Wenn es um die Steigerung von Energieeffizienz und die Senkung von CO_2-Emissionen im Verkehrssektor geht, steht bislang zumeist die technische Optimierung von Kraftstoffen und Antrieben im Vordergrund politischer Strategien. Bisherige Versuche, Verkehr vom Pkw auf effizientere Verkehrsträger (öffentliche Verkehrsmittel und nicht motorisierte Verkehrsmittel) zu verlagern oder sogar ganz zu vermeiden, waren hingegen bislang wenig vielversprechend. Mit Mobilitätsmanagement steht nun allerdings ein Instrument zur Verfügung, mit dem entsprechende Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer so effektiv wie kostengünstig zu erreichen sind. Erfolgsfaktoren sind dabei der lokale Fokus von Mobilitätsmanagement – die Durchführung liegt stets bei Akteuren wie Betrieben oder Kommunen vor Ort – und die strikte Orientierung an den Mobilitätsbedürfnissen der Zielgruppe: Effiziente Mobilität wird attraktiver.

Dabei kann Mobilitätsmanagement nicht nur einen wichtigen Beitrag zu Klimaschutz und Energieeffizienz leisten. Für viele Betriebe und Kommunen führt ein hohes Pkw-Verkehrsaufkommen von Beschäftigten und Bürgern längst zu erheblichen Belastungen. Für sie bietet Mobilitätsmanagement daher konkrete ökonomische Vorteile bei verhältnismäßig geringem Aufwand. Betriebe können unter anderem Parkraum reduzieren und die Flächen werthaltiger nutzen, die Gesundheit der Beschäftigten steigern und die Erreichbarkeit für Kunden und Besucher verbessern. Kommunen können von einer Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, verbesserter Luftreinhaltung sowie Lärmminderung profitieren. Dennoch wurde Mobilitätsmanagement in Deutschland bisher erst sehr vereinzelt genutzt.

Die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) hat daher Mitte 2008 unter dem Titel *effizient mobil* ein Aktionsprogramm zur bundesweiten Etablierung dieses Ansatzes gestartet. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat das Projekt im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Unterstützt und begleitet wurde *effizient mobil* vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und vom ACE Auto Club Europa e. V.

Was ist Mobilitätsmanagement?

Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Reduzierung von Pkw-Verkehr. Im Vordergrund steht die Verlagerung auf öffentliche und auf nicht motorisierte Verkehrsmittel (den „Umweltverbund“). Aber auch eine Verkehrsvermeidung (zum Beispiel durch Telearbeit) oder eine Auslastungssteigerung von Pkw (etwa durch Fahrgemeinschaften) sind möglich.

Durchgeführt wird Mobilitätsmanagement von lokalen Akteuren, die Verkehrsteilnehmer vor Ort zur Änderung ihres Verkehrsverhaltens motivieren: beispielsweise Betriebe ihre Beschäftigten oder Schulen ihre Schüler und deren Eltern. Zum Einsatz kommen dabei „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Kommunikation, Koordination und Service. Alternativen zum Pkw werden gezielt attraktiver gemacht; umgekehrt können auch Anreize zur Nutzung des Pkw abgebaut werden.

Kommunen können mit Mobilitätsmanagement ebenfalls konkrete Zielgruppen adressieren – zum Beispiel Neubürger, die bei der Neuorganisation ihrer Wege besonders offen für Beratungen sind. Sie können aber auch andere ortsansässige Akteure wie Betriebe oder Schulen dazu motivieren, ihrerseits Mobilitätsmanagement durchzuführen. Auf kommunaler Ebene besonders nachhaltig ist eine Verankerung von Mobilitätsmanagement in Planungs- und Entscheidungsstrukturen.

Ziele und Bausteine von *effizient mobil.*

Das Aktionsprogramm zielt darauf ab, Mobilitätsmanagement bekannter zu machen, konkrete Pilotprojekte zu initiieren und im Rahmen dieser Projekte auch Daten zur Wirksamkeit von Mobilitätsmanagement zu gewinnen. Hierzu wurden sieben Bausteine aufeinander abgestimmt und umgesetzt (s. Abb. 1).

Da Mobilitätsmanagement immer von Akteuren vor Ort umgesetzt wird und da es auch auf eine Koordination dieser Akteure ankommt, wurden zunächst entsprechende Netzwerke auf lokaler bzw. regionaler Ebene aufgebaut. In 15 Regionen haben die Projektverantwortlichen erfahrene Mobilitätsmanagement-Experten als regionale Koordinatoren eingesetzt (s. Abb. 2). Diese haben Veranstaltungen zum Thema durchgeführt und lokale Akteure gezielt über Möglichkeiten bzw. Potenziale des Mobilitätsmanagements informiert und bei der Umsetzung eigener Projekte unterstützt. Der ACE hat diesen Netzwerkaufbau flankiert und als gewerkschaftsnaher Verkehrsclub Beratungsangebote speziell für Mitarbeitervertretungen erarbeitet.

100 besonders geeignete und interessierte Betriebe und Kommunen haben im Rahmen des Programms eine kostenlose Mobilitätsmanagement-Erstberatung erhalten. Im Rahmen dieser etwa einjährigen Beratungen haben qualifizierte Berater fundierte und individuelle Konzepte für Mobilitätsmanagement erarbeitet und abgestimmt. Der Ablauf wurde dabei weitgehend standardisiert: Zunächst wurde die Ausgangslage am Standort analysiert. Hierfür haben zwei unabhängige Forschungsinstitute – das ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund und das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr an der RWTH Aachen (ISB) – im Auftrag der dena neue Erhebungs- und Analyseverfahren und -tools entwickelt.

Auf Basis dieser Istanalyse haben die Berater Lösungen für die konkrete Problemlage erarbeitet und schließlich in einem Mobilitätsmanagement-Grobkonzept dokumentiert. Hierbei wurden soweit möglich auch Wirkungspotenziale ermittelt. Viele der 100 Beratungsempfänger haben bereits mit der Umsetzung dieser Konzepte begonnen.

Ein entscheidender Fortschritt des Aktionsprogramms liegt in der erstmaligen Erhebung belastbarer und vergleichbarer Daten zur Wirkung von Mobilitätsmanagement in verschiedenen Situationen, an verschiedenen Standorten und für verschiedene Zielgruppen. Für eine weitere Verbreitung des Mobilitätsmanagements sind diese Daten von zentraler Bedeutung.

Im Ergebnis hat das Aktionsprogramm die Etablierung von Mobilitätsmanagement in Deutschland entscheidend vorangebracht.

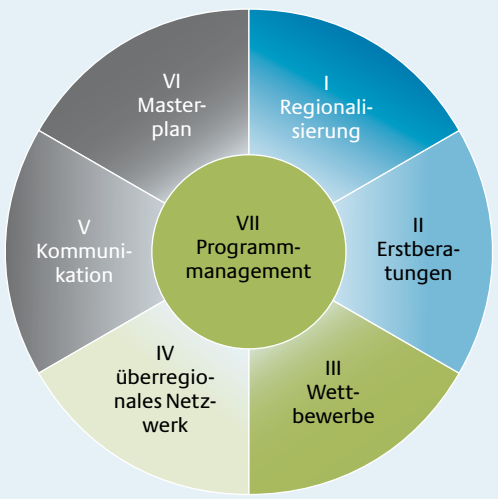


Abbildung 1: Die Bausteine des Aktionsprogramms.

Abbildung 2: Die 15 Regionen.

Harte Fakten über weiche Maßnahmen: Die Evaluation des Aktionsprogramms.

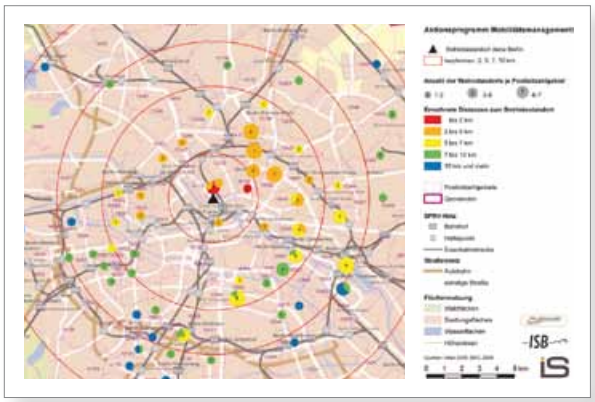
Mobilitätsmanagement ist effektiv. Um dem Instrument zum Durchbruch zu verhelfen, bedarf es allerdings belastbarer und vergleichbarer Zahlen. Ein wichtiges Ziel des Aktionsprogramms war es daher, die Wirkungen sorgfältig zu evaluieren. Zum einen galt es, die Ergebnisse möglichst vieler der 100 Mobilitätsmanagement-Beratungen quantitativ zu analysieren: Welche Potenziale zur Verkehrsverlagerung und zur CO_2-Reduktion bergen die konzipierten Maßnahmen? Realistische Angaben hierzu sind schließlich auch entscheidend für die Bereitschaft der beratenen Betriebe und Kommunen zur Umsetzung der Konzepte. Da Mobilitätsmanagement wie das gesamte Aktionsprogramm wesentlich auf Kommunikation, Koordination und Vernetzung relevanter Akteure basiert, galt es zum anderen, die Qualität der entsprechenden Prozesse zu untersuchen: Welche Schritte wurden zur Ansprache von Multiplikatoren und möglichen Anwendern von Mobilitätsmanagement unternommen und wie hat ihre Aktivierung funktioniert?

Um diese Fragen zu beantworten, haben die Institute ILS und ISB eine Wirkungsabschätzung sowie eine Prozessevaluation durchgeführt. Die Prozessevaluation wurde unterstützt vom Büro für Evaluation, Forschung und Planung, Dr. Iris Mühlenbruch.

Für die quantitative Wirkungsabschätzung wurde ein zweistufiges Verfahren entwickelt:

Im ersten Schritt wird ermittelt, für wie viele Pkw-Fahrer die Alternativen ÖV, Fahrrad und Fahrgemeinschaften theoretisch in Frage kommen. Hier kommt es auf zahlreiche Faktoren wie die Entfernung von der Wohnung zum Betrieb, die Verfügbarkeit eines Fahrrads oder die Qualität der ÖV-Anbindung, aber auch auf die grundsätzliche Bereitschaft zum Umstieg an. Zur Erhebung dieser Daten haben die Institute standardisierte Tools zur Standortanalyse, zur Mitarbeiterbefragung und zur Wohnstandortanalyse erarbeitet (s. Abb. 3). Diese Tools stehen Interessenten zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung (s. S. 85).

Abbildung 3: Die Tools zur Wirkungsabschätzung (Standortsteckbrief, Mitarbeiterfragebogen, Wohnstandortanalyse).



Im zweiten Schritt wird abgeschätzt, zu welchem Grad sich diese theoretischen Potenziale mit dem vorgeschlagenen Mobilitätsmanagement auch ausschöpfen lassen. Nur mit zielgenauen Maßnahmen lassen sich die potenziellen Umsteiger auch tatsächlich aktivieren. Aus diesen realistischen Verlagerungspotenzialen lässt sich dann auch die Klimawirkung ableiten.

Dieses zweistufige Verfahren kam auch im Rahmen der Erstberatungen zum Einsatz. Die Berater haben die Daten erhoben, die beiden Institute die unabhängige Auswertung übernommen. Die quantitative Wirkungsabschätzung wurde dabei zunächst nur auf die betrieblichen Mobilitätsmanagement-Konzepte angewendet. Denn viele der eher strategischen Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements beeinflussen das Verkehrsverhalten der Bürger zwar sehr nachhaltig, aber indirekt und sind daher sehr schwer messbar.

Gegenstand der Prozessevaluation wiederum waren die Prozesse auf Ebene der regionalen Koordination und auf Ebene der einzelnen Beratungsfälle. Ziel war es, die entsprechenden Aktivitäten im Aktionsprogramm sowie die Entwicklung der regionalen Netzwerke und die Verankerung des Themas vor Ort zu analysieren und zu dokumentieren. Darauf aufbauend galt es, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für eine erfolgreiche Etablierung, Förderung und Verbreitung von Mobilitätsmanagement abzuleiten und Hinweise für die Überführung in dauerhafte Strukturen zu erarbeiten.

Bei der Prozessevaluation wurde ein Mix aus qualitativen und quantitativen Erhebungsmethoden eingesetzt. Auf Ebene der 15 regionalen Netzwerke wurden mithilfe von Interviews und Befragungen die Erfahrungen der Regionalkoordinatoren hinsichtlich der Verbreitung und Verankerung des Ansatzes analysiert. Auf Ebene der 100 Beratungen lag ein Schwerpunkt der Analyse auf der Zusammenarbeit von Beratern und Beratungsempfängern sowie auf deren Handlungsbedarf und Umsetzungsbereitschaft.

HALT
KINDER

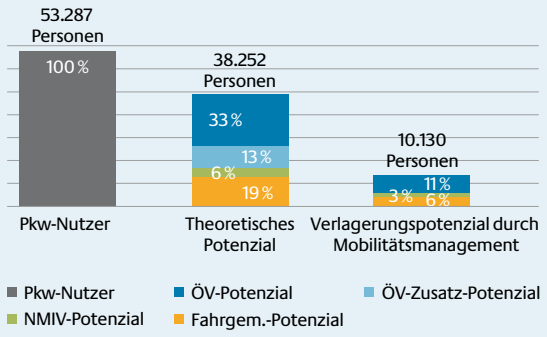
Ausgewählte Ergebnisse der Wirkungsabschätzung.

Im Rahmen der 100 Erstberatungen wurden für 85 Betriebe Konzepte für ein betriebliches Mobilitätsmanagement entwickelt. Dabei sind diese sehr unterschiedlich. So variiert ihre Beschäftigtenzahl zwischen 36 und 13.295 Mitarbeitern, wobei lediglich an 6 Prozent der Standorte weniger als 100 und an über 30 Prozent der Standorte über 1.000 Beschäftigte tätig sind. Über 40 Prozent der Standorte sind öffentliche Einrichtungen, und ein Viertel ist dem Dienstleistungssektor zuzuordnen. Der überwiegende Teil der Standorte befindet sich in innerstädtischen Bereichen, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind und in denen Parkraum knapp und/oder bewirtschaftet ist.

Insgesamt konnten in diesen 85 Betrieben über 53.000 Personen identifiziert werden, die für ihren Arbeitsweg täglich den Pkw nutzen (s. Abb. 4). Davon können 38.000 Personen (71 Prozent) aufgrund ihrer persönlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) oder Fahrgemeinschaften nutzen, da sie beispielsweise nah genug beim Betrieb wohnen, um das Fahrrad zu nutzen, oder über eine ausreichende ÖV-Anbindung verfügen. Der Großteil von ihnen (33 Prozent der Pkw-Nutzer) könnte theoretisch den ÖV nutzen. Für weitere 13 Prozent käme der ÖV in Frage, wenn es Verbesserungen im Angebot und kürzere Reisezeiten gibt. 6 Prozent der Pkw-Nutzer wohnen in einer Entfernung von unter fünf Kilometern zum Betriebsstandort und haben keine sonstigen Gründe, die dem Radfahren oder zu Zufußgehen (NMIV-Potenzial) im Wege stehen. Im ländlichen Bereich können aufgrund mangelnden Angebots und schlechter Erreichbarkeit deutlich weniger Pkw-Fahrer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, sie könnten jedoch Fahrgemeinschaften bilden (19 Prozent).

Wie viel dieses theoretischen Potenzials tatsächlich verlagert wird, d. h. wie viele dieser potenziellen Nutzer auf den Umweltverbund umsteigen oder Fahrgemeinschaften bilden können, hängt von der Lage der Betriebe und dem dort vorliegenden Verkehrsangebot sowie den Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ab. Je besser die Qualität des Betriebsstandorts für den ÖV und je restriktiver die Parksituation ist, desto mehr potenzielle ÖV-Nutzer können tatsächliche ÖV-Nutzer werden. Insgesamt könnten durch die in den Konzepten vorgeschlagenen Maßnahmen an den analysierten Standorten über 10.000 Pkw-Nutzer zum Umstieg bewegt werden. Im Schnitt wäre dies eine Reduktion von 120 Pkw-Fahrern je Standort.

Abbildung 4: Pkw-Verlagerungspotenziale im Rahmen des Aktionsprogramms.



Der Anteil der Pkw-Fahrer könnte bei vollständiger Umsetzung des Mobilitätsmanagements von derzeit durchschnittlich 53 Prozent um zehn Prozentpunkte gesenkt werden. Dabei kann umso mehr CO_2 pro Beschäftigtem eingespart werden, je höher der Anteil der Pkw-Fahrer vor der Maßnahmenumsetzung ist.

Die absoluten Reduktionspotenziale liegen pro untersuchtem Standort im Durchschnitt bei 1,4 Millionen Pkw-Kilometern und 248 Tonnen CO_2 jährlich. Für das gesamte Aktionsprogramm ergibt sich damit eine abgeschätzte Einsparung von über 133 Millionen Pkw-Kilometern und 23.000 Tonnen CO_2 pro Jahr (s. Abb. 5).

	Reduktion Pkw-Verkehr p. a.	Reduktion CO_2-Emmission p. a.
ø pro Beschäftigtem	1.073 km	0,19 t
ø pro Standort	1.401.546 km	248 t
insgesamt für das Aktionsprogramm	133.146.893 km	23.567 t

Abbildung 5: Wirkungspotenziale im Aktionsprogramm.

Ausgewählte Ergebnisse der Prozessevaluation.

Die Ansprache und Aktivierung von potenziellen Mobilitätsmanagement-Akteuren erfolgte im Aktionsprogramm vor allem in den 15 Regionen. Die regionalen Koordinatoren haben zu diesem Zweck bis Ende Juli 2010 insgesamt 57 Informationsveranstaltungen durchgeführt. In diesem Rahmen wurden knapp 1.500 Teilnehmer gezählt. Wie Abbildung 6 zeigt, wurden alle relevanten Zielgruppen des Programms – Betriebe, Kommunen und Mobilitätsdienstleister – erreicht.

Nach Angaben der regionalen Koordinatoren konnten bisher mehr als 360 Multiplikatoren für die Mitwirkung am Aktionsprogramm gewonnen werden (s. Abb. 7). Unter Multiplikatoren wurden alle Institutionen gefasst, die bei der Ansprache von potenziellen Beratungsempfängern und bei der Verbreitung des Programms unterstützend tätig waren. Aus Sicht der regionalen Koordinatoren erwiesen sich insbesondere Stadtverwaltungen, Verkehrsunternehmen sowie Industrie- und Handelskammern als wichtige Unterstützer. Im zeitlichen Verlauf des Projekts hat vor allem die Beteiligung der Stadtverwaltung stark zugenommen.

Eine weitere standardisierte Befragung hat sich an die Empfänger der Erstberatungen gerichtet. Hier haben 87 von 100 geantwortet. 82 Prozent von ihnen haben die Qualität der Erstberatungen als insgesamt sehr gut und gut bewertet. Dabei lag der Mittelwert mit 1,97 bei „gut“ (s. Abb. 8).

Gefragt nach der Umsetzungbereitschaft für die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen konstatierten über 60 Prozent der antwortenden Beratungsempfänger eine sehr oder eher hohe Umsetzungsbereitschaft. In diesem Zusammenhang äußerten 71 Prozent – darunter alle Kommunen –, dass auch bei der Umsetzung Bedarf an weiterer Beratung bestehe.

Die Berater wiederum wurden unter anderem gebeten, vor dem Hintergrund ihrer konkreten Beratungserfahrungen wichtige Themen für eine weitere Forcierung von Mobilitätsmanagement ab 2011 zu benennen. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements erachten sie die Mobilität von Mitarbeitern nach wie vor als wichtigstes Arbeitsfeld, gefolgt vom Thema Dienstreisen. Beim kommunalen Mobilitätsmanagement hat die verwaltungsinterne Verankerung von Mobilitätsmanagement Priorität.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass über das Aktionsprogramm zahlreiche Akteure in guter Qualität mobilisiert, regionale Strukturen erfolgreich initiiert bzw. gestärkt und neue Impulse für Mobilitätsmanagement in Deutschland gegeben werden konnten. Bei der Verstetigung und der Umsetzung besteht laut einem großen Teil der Programmbeteiligten allerdings auch weiterhin Unterstützungsbedarf.

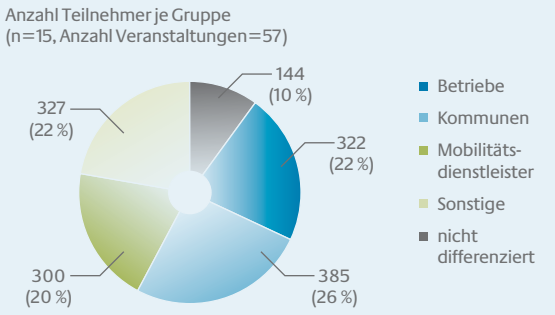


Abbildung 6: Teilnehmer der regionalen Informationsveranstaltungen.

Abbildung 7: Gewonnene Multiplikatoren.

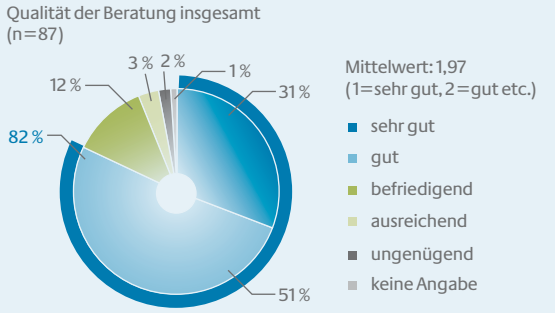
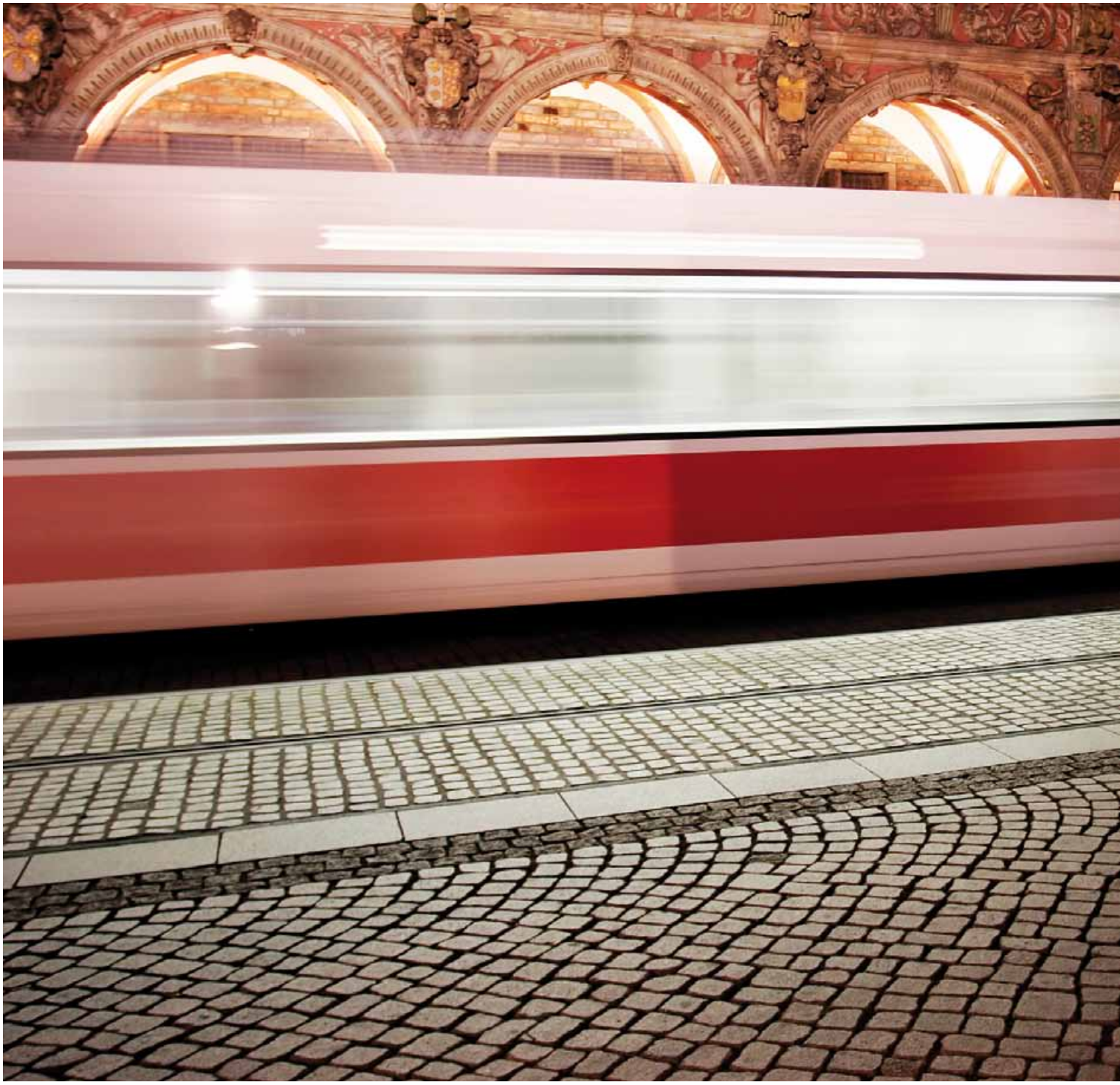


Abbildung 8: Beurteilung der Beratungen durch die Empfänger.



Mobilitätsmanagement gewinnt.

Wettbewerb:
Best Practice im Mobilitätsmanagement 2009.

Mobilitätsmanagement wurde bisher erst sehr vereinzelt in Deutschland umgesetzt. Im Rahmen des Wettbewerbs „Best Practice im Mobilitätsmanagement 2009“ haben die dena, das Bundesumweltministerium und ihre Unterstützer Bundesverkehrsministerium und ACE Auto Club Europa sechs Vorreiter für betriebliches und für kommunales Mobilitätsmanagement ausgezeichnet. Die Prämierung fand am 23. Juni 2009 im Rahmen des dena-Kongresses „energie.effizient.mobil.“ in Berlin statt.

Die Gewinner in der Kategorie betriebliches Mobilitätsmanagement:

Universitätsklinikum Freiburg.

1

Weil die Parkräume knapp wurden und die Verkehrsmittelwahl ökologisch sinnvoller werden sollte, entschloss sich das Freiburger Klinikum zum Mobilitätsmanagement. Im Mittelpunkt steht die Parkraumbewirtschaftung. 30 Prozent der Einnahmen fließen in ein Anreizsystem zum Verzicht auf die Nutzung des Privatautos. Um den ÖV attraktiver zu machen, wurde die Bahnstation „Klinikum“ errichtet. Eine Mitfahrbörse erleichtert die Bildung von Fahrgemeinschaften. Eine Arbeitsgemeinschaft steuert die Vorhaben und treibt ihre Weiterentwicklung voran. Die Breite des Maßnahmenmixes inklusive umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fußwege ist vorbildlich, das Parkraumbewirtschaftungssystem innovativ – und das gesamte Mobilitätsmanagement preiswürdig.

Lincoln GmbH.

2

Über die Hälfte der 300 Mitarbeiter der Lincoln GmbH in Walldorf würde den öffentlichen Nahverkehr nutzen, wenn sie eine Ermäßigung erhielten. Durch eine Betriebsvereinbarung in Zusammenarbeit von Umweltmanagement, Personalverwaltung und Betriebsrat wurde die Idee umgesetzt: Jeder Mitarbeiter erhält das Recht auf ein Jobticket – das Unternehmen übernimmt die Kosten. In Zusammenarbeit mit der Stadt Walldorf wurde eine überdachte Bushaltestelle vor dem Verwaltungsgebäude errichtet. Neue Mitarbeiter erhalten eine Mobilitätsberatung. Mitfahrgelegenheiten werden gefördert. Das schöne Ergebnis: Bereits 40 Prozent der Mitarbeiter nutzen heute das Jobticket. Ein absolut vorbildliches Projekt für ein mittelständisches Unternehmen.

Region Hannover.

3

Alle drei Verwaltungsstandorte der Region Hannover mit rund 2.160 Mitarbeitern befinden sich in der Innenstadt. Die Stadtbahn hält direkt vor der Tür. Seit 2001 gibt es ein Jobticket. Trotzdem nutzten viele Mitarbeiter den Pkw, obwohl der Parkraum vor Ort begrenzt war. Ein neues Mobilitätsmanagement-Konzept sorgte für Verbesserung. Die Mitarbeiter wurden über Faltblätter, Intranet, Mitarbeiterzeitung und Infostände informiert. Beim Projekt „Nachhaltige Mobilität 2007“ wurden Fahrradtouren, Aktionstage, Fahrradversteigerungen, Schnupperangebote für Jobtickets sowie Mitarbeiterbefragungen durchgeführt. Tatsächlich stiegen viele Mitarbeiter aufs Fahrrad um. Das Konzept kann als Blaupause für andere Verwaltungen dienen.

Die Gewinner in der Kategorie kommunales Mobilitätsmanagement:

Landeshauptstadt München.

1

Bereits bisher verfügte München über ein attraktives Angebot nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen. Sie waren nur noch nicht bekannt genug. Dieses Defizit beseitigt das Gesamkonzept Mobilitätsmanagement „München – Gscheid Mobil“. Neubürger, Kinder, Jugendliche, Senioren und Unternehmen wurden gezielt angesprochen. Besonders bei Neubürgern konnten mit einem professionellen Direkt- und Dialogmarketingverfahren Erfolge erzielt werden. Es spricht Leute systematisch persönlich und individuell im Rahmen eines Dialogs an. Am Ende gibt eine telefonische Mobilitätsberatung den Ausschlag zum Erfolg. Das Angebot einer Mobilitätsberatung für Unternehmen, ein Mobilitätsportal im Internet und die neue Kampagne „Radlhauptstadt München“ komplettieren das vielseitige, in seinem Umfang bislang einmalige Konzept.

Stadt Dortmund.

2

Dortmund ist der bedeutendste Verkehrsknotenpunkt Westfalens. Schon 2004 wurde der „Masterplan Mobilität“ verabschiedet, der das Mobilitätsmanagement fest in künftige Planungen integriert. Darin enthalten sind Maßnahmen für die Beschäftigten der Stadtverwaltungen, Berufskollegs und Grundschulen: Ausbau der alternativen Verkehrsträger, Einführung von Firmentickets, gezielte Verkehrserziehung. Das neue Gewerbegebiet PhoenixWest zeigt zudem, wie in Dortmund Investoren für alternative Verkehrsträger gewonnen werden. Durch das breite Maßnahmenbündel wurde ein Anstieg des Fahrradverkehrs und der Mitfahrgemeinschaften erreicht. Die Mobilitätsberatung von Investoren und Firmen schon im Planungsstadium ist vorbildhaft.

Stadt Brühl.

3

80 Prozent der 50.000 Einwohner Brühls wohnen weniger als zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt – gute Voraussetzungen, die Nahmobilität vernünftig zu fördern. Im Mittelpunkt des Mobilitätsmanagements standen daher der Auf- und Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr und der Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel. Vor allem der Fahrradverkehr wurde durch die Entwicklung des Wegenetzes, den Aufbau einer Radstation und durch Bike & Ride-Anlagen gefördert. Senioren und Neubürger wurden gezielt beraten, wie sie den ÖV optimal nutzen. Die Stadtverwaltung mit ihren 650 Mitarbeitern ging mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement voran. Der breite Maßnahmenmix steigert die Lebensqualität in Brühl enorm.

Wettbewerb: Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010.

Der Erfolg von Mobilitätsmanagement steht und fällt mit einem durchdachten Konzept, das gut auf den Standort und die Zielgruppe zugeschnitten ist. 2010 haben die dena, das Bundesumweltministerium und ihre Unterstützer Bundesverkehrsministerium und ACE Auto Club Europa daher insgesamt zehn besonders innovative Konzepte für betriebliches und für kommunales Mobilitätsmanagement prämiert. Die Auszeichnung fand am 10. Juni 2010 im Rahmen einer Abendveranstaltung in Berlin statt. Die Gewinner haben Investitionskostenzuschüsse für die Umsetzung ihrer Mobilitätsmanagement-Konzepte zwischen 10.000 und 50.000 Euro erhalten.

Die Gewinner in der Kategorie betriebliches Mobilitätsmanagement:

SMA Solar Technology AG.

1

Um das Mobilitätsverhalten ihrer mehr als 5.500 Mitarbeiter positiv zu beeinflussen, will die SMA Solar Technology AG in Niesetal bei Kassel ein umfangreiches Paket von Maßnahmen schnüren – von der Bereitstellung mobiler Fahrradboxen mit überdachten Stellplätzen über den Bau von Parkplätzen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge bis zu Gesprächen mit den Verkehrsbetrieben, um das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter abzustimmen. Eine zwölfköpfige Arbeitsgruppe soll den Betriebsrat einbeziehen und neue Mitarbeiter gezielt ansprechen, um den Arbeitsweg optimal zu organisieren. Auch die Gemeinde Niestetal soll kontaktiert werden, um das Radwegenetz zu verbessern. Alles in allem ein rundum überzeugendes Gesamtkonzept mit vielen innovativen Ansätzen. Weitere Informationen dazu auf Seite 62.

Universität Bremen.

2

Die Universität Bremen besitzt zwar bereits ein nach EMAS validiertes Umweltmanagement, allerdings noch kein systematisches Mobilitätsmanagement. Auf dem Weg zur klimaneutralen Universität will sie nun auch bei der Mobilität für mehr Effizienz sorgen. Direkt bei der Universitätsleitung angesiedelt, zählen ein Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften, Carsharing-Kooperationen, ein Express-Pendelbus, ein Fahrradverleih, die Modernisierung der Fahrradabstellplätze, ein Mobilitätsportal im Intranet sowie Infomaterial und Aktionstage zu den geplanten Maßnahmen. Ausgezeichnet wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept mit bundesweiter Ausstrahlung. Weitere Informationen dazu auf Seite 76.

Aachener Krankenhäuser.

3

Vier Krankenhäuser haben sich zum gemeinsamen Mobilitätsmanagement entschlossen, um die Feinstaub- und Stickoxid-Werte in Aachen zu verbessern und den Parkraumdruck zu senken: Alexianer Krankenhaus Aachen GmbH, Franziskus Kliniken gGmbH, Luisenhospital Aachen, Katholische Stiftung Marienhospital Aachen und die Rehaklinik „An der Rosenquelle“. Ziel: mehr Information, mehr intelligente Mobilität, mehr Elektromobilität. Neben Mobilitätstagen sollen Infosäulen Interesse für das Thema wecken. Elektrofahrräder (Pedelecs) und Elektrofahrzeuge sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften ergänzen das wegweisende Konzept. Mobilitätsmanagement im Verbund durchzuführen hat Vorbildcharakter und verdient es, ausgezeichnet zu werden. Weitere Informationen dazu auf Seite 30.

Der Industriepark Höchst.

4

traffiQ und Infraserv Höchst entwickeln im Rahmen des EU-Projekts ICMA ein Mobilitätskonzept für den Industriepark Höchst, einen Industriestandort von über vier Quadratkilometern mit mehr als 90 Unternehmen und 22.000 Mitarbeitern. Ziel ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs substanziell zu senken. Bestandteile des Konzepts sind innovative Mobilitätsangebote wie z. B. ein Fahrradverleihsystem, ein Jobticket und eine Mobilitätskarte, mit der Nahverkehr, Fahrradausleihe, Carsharing und Taxifahrten einfach genutzt und abgerechnet werden. Begleitet werden die Maßnahmen durch Informationskampagnen. Das hohe Wirkungspotenzial und die sinnvolle Kombination der Instrumente waren ausschlaggebend für die Auszeichnung.

FERROPOLIS, Green Music Initiative und MELT!

5

Für das Kulturzentrum FERROPOLIS zwischen Oranienbaum und Gräfenhainichen haben die drei Unternehmen ein Konzept erarbeitet, das sich auf die Verlagerung des An- und Abreiseverkehrs des MELT!-Festivals mit ca. 20.000 Besuchern pro Jahr konzentriert: Bis zu 20 Prozent der Besucher sollen zum Umstieg auf effiziente Verkehrsmittel motiviert werden. Dazu sollen Mitfahrbörsen eingerichtet sowie neue Angebote für Bus- und Zugreisen geschaffen werden – zum Beispiel Liegewagen, in denen die Besucher anreisen und vor Ort übernachten können. Bei der Auswahl von Fahrzeugen für den VIP-Shuttle sollen die CO_2-Emissionen berücksichtigt werden. Das Konzept ist innovativ bei der Wahl der Zielgruppe und kann als Vorbild für verkehrsintensive Großevents dienen. **Weitere Informationen dazu auf Seite 40.**

Die Gewinner in der Kategorie kommunales Mobilitätsmanagement:

Städtenetzwerk Ruhrgebiet.

1

Mit mehr als fünf Millionen Einwohnern auf über 4.000 Quadratkilometern ist das Ruhrgebiet der größte Ballungsraum Deutschlands. In den Kommunalverwaltungen von Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen und Oberhausen arbeiten rund 30.000 Beschäftigte. 80 Prozent von ihnen könnten mit dem Fahrrad fahren. Künftig soll ein Netzwerk Ressourcen, Investitionen und Kommunikation bündeln, damit Verwaltungen, Betriebe und Bürger motiviert werden, sich an den verschiedenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu beteiligen. Bei Jobtickets oder Carsharing-Angeboten können günstige Konditionen genutzt werden. Auch die Vergabe eines Preises für Mobilitätsmanagement steht auf der Agenda. Der innovative Ansatz, bei dem zahlreiche Synergien genutzt werden können, überzeugte – und gewann.

Landkreis Vechta.

2

Gerade im ländlichen Raum verstärken sich die Probleme des öffentlichen Nahverkehrs. Der Landkreis Vechta setzt daher auf ein integriertes „Neues Mobilitätssystem“. Mit einem attraktiven öffentlichen System, das nicht nur den ÖV einbindet, soll die Mobilität aller Einwohner gewährleistet und eine neue Mobilitätskultur etabliert werden. Wichtigstes Ziel ist die Integration von Individual-, Werks- und Sonderverkehren und ÖV sowie die Stärkung von Fahrgemeinschaften, Radverkehr und Bürgerbussen mit Hilfe einer Mobilitätszentrale. Optimierte Übergänge zum ÖV sollen geschaffen werden. Ein übergreifendes Infosystem für Abfahrtszeiten und ein ÖV-Leitsystem ergänzen das Konzept, das alle Akteure einbezieht. Der Ansatz zeigt mustergültig, wie ländliche Regionen Mobilitätsfragen angehen können.

Gemeinden Fell und Longuich.

3

In Longuich und Fell, rund 13 Kilometer nördlich von Tier, gibt es zwar viele Gaststätten, Hotels und Übernachtungsangebote, aber noch keine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Beide Gemeinden haben nun ein gemeinsames Mobilitätsmanagement-Konzept erstellt. Dabei soll der Verkehr innerhalb der Gemeinden verlagert werden, aber auch der Verkehr nach Schweich und Trier. Dies soll mit besseren Busanbindungen, Schnupperangeboten für Pedelecs und einer betriebsübergreifenden Koordination von Fahrgemeinschaften erreicht werden – auch zwischen Beschäftigten und Schülern. Mitfahrhaltestellen in beiden Orten ergänzen das wegweisende Konzept, bei dem auch ein überregionales Leihfahrradsystem vorgesehen ist. **Weitere Informationen dazu auf Seite 43.**

Stadt Weilheim in Oberbayern.

4

In Weilheim mit 21.500 Einwohnern haben weniger Autoverkehr, effiziente Nutzung der Infrastruktur, Erreichbarkeit und Klimaschutz schon seit 2008 hohe Priorität. Unter der Marke „Mobil mit Gefühl“ soll das Mobilitätsmanagement nun weiter entwickelt, besser vermarktet und der motorisierte Individualverkehr auf 40 Prozent reduziert werden. Dazu wird das Mobilitätsmanagement für Betriebe, kommunale Verwaltung, Schulen und Besucher optimiert – etwa durch ein Neubürgermarketing mit Telefondialog sowie durch eine Kampagne zu alternativen Kraftstoffen und effizienten Antrieben. Die regionale Vernetzung und der Erfahrungsaustausch mit der Metropolregion München wird intensiviert. Preiswürdig war vor allem der breite Maßnahmenmix. **Weitere Informationen dazu auf Seite 69.**

Auguste-Viktoria-Gymnasium und Max-Planck-Gymnasium, Trier.

5

Auch in Trier bringen zu viele Eltern die Kinder mit dem Auto zur Schule. Das gemeinsame Verkehrsmanagement der beiden innerstädtischen Trierer Gymnasien will den Fuß- und Fahrradverkehr für die Schüler aus dem Stadtgebiet intensivieren und Gefahrenpunkte im Verkehr beseitigen. Eine Elternhaltestelle soll helfen, die Zahl der „Elterntaxis“ zu reduzieren. Die 1.150 Schüler und 225 Beschäftigten sollen motiviert werden, koordinierte Fahrgemeinschaften zu bilden. Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist geplant. Der öffentliche Verkehr soll optimiert werden. Weil neben Lehrern auch Schüler angesprochen werden und die Idee der nachhaltigen Mobilität dadurch auch neuen Generationen vermittelt wird, erhielt das Projekt eine Auszeichnung. **Weitere Informationen dazu auf Seite 31.**

Gut beraten mit Mobilitätsmanagement.

Erstberatungen für Betriebe und Kommunen.

Ein zentrales Ziel des Aktionsprogramms war es, konkrete Mobilitätsmanagement-Maßnahmen anzustoßen und auf diesem Weg Best-Practice-Projekte zu generieren. 100 interessierte und geeignete Unternehmen und Kommunen haben daher im Rahmen von *effizient mobil* eine für sie kostenfreie Erstberatung zum Thema Mobilitätsmanagement erhalten. Die Auswahl der Beratungsempfänger hat ein Steuerkreis getroffen, dem neben der dena das Bundesumweltministerium, das Bundesverkehrsministerium und der ACE Auto Club Europa angehörten. Durchgeführt wurden die Beratungen von erfahrenen Mobilitätsmanagement-Experten, die der Steuerkreis auf Basis einheitlicher Kriterien ausgewählt hat und die in einer Online-Datenbank unter www.effizient-mobil.de gelistet sind. So war eine hohe Qualität, vor allem aber auch eine einheitliche Evaluation der Beratungen möglich.

Die Beratungen sind einem einheitlichen Standard und Aufbau gefolgt: Grundlage bildete zunächst eine Bestandsaufnahme der Istsituation vor Ort. In den betrieblichen Mobilitätsmanagement-Projekten wurden dabei die neu entwickelten Erhebungsmethoden und -tools angewendet.

Auf dieser Basis haben die Berater – oft in enger Abstimmung mit den Unternehmen und Kommunen – besonders geeignete Maßnahmen für den einzelnen Standort und die jeweiligen Zielgruppen entwickelt und in einem Mobilitätsmanagement-Grobkonzept dokumentiert. Mithilfe der Wirkungsabschätzung konnten für die betrieblichen Projekte auch die Potenziale zur Verkehrsverlagerung und zur CO_2-Reduktion aufgezeigt werden.

Den 100 beratenen Betrieben und Kommunen bieten die Konzepte eine erste Grundlage für die Umsetzung eigener Mobilitätsmanagement-Projekte. Einige haben noch während der Beratung mit der Realisierung erster Maßnahmen begonnen.

Auf den folgenden Seiten werden die Konzepte mit ihren zentralen Ansatzpunkten und Maßnahmen vorgestellt. Die angegebenen Wirkungspotenziale sind bei einer vollständigen Umsetzung der Konzepte zu erwarten. Bei Betrieben mit mehreren Standorten wurde der Fokus der Untersuchung auf maximal drei exemplarische Standorte gelegt. In diesen Fällen beziehen sich auch die dargestellten Wirkungspotenziale nur auf den entsprechenden Teil der Belegschaft. Wahrscheinliche Multiplikatoreffekte, die durch eine Übertragung auf weitere Standorte oder auch auf das private Verkehrsverhalten der Beschäftigten entstehen, sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Aachener Krankenhäuser

Luisenhospital Aachen, Franziskus Kliniken gGmbH, Alexianer Krankenhaus Aachen GmbH, Katholische Stiftung Marienhospital Aachen und Rehaklinik „An der Rosenquelle“.

Viele Patienten, Besucher und Beschäftigte, von denen viele im Schichtdienst oder in Teilzeit arbeiten: Krankenhäuser haben mit der Mobilität besondere Probleme. Nachts oder am Wochenende sind sie per ÖV oft nur schwer zu erreichen. Die Folge: Die meisten fahren mit dem Auto. Zu Stoßzeiten ist der Parkraumdruck groß. Das Alexianer Krankenhaus Aachen GmbH, die Franziskus Kliniken gGmbH, das Luisenhospital Aachen, die Katholische Stiftung Marienhospital Aachen und die Rehaklinik „An der Rosenquelle“ haben sich daher zu einem gemeinsamen Mobilitätsmanagement entschlossen. Dabei erhielt jedes Haus eine eigene Beratung, aus der Maßnahmen nach den spezifischen Anforderungen abgeleitet wurden.

Neben Mobilitätstagen in allen Häusern sollen Infosäulen in den Eingangsbereichen der Kliniken das Interesse wecken. Bei Krankenhäusern mit mehreren Standorten, wie dem Alexianer Krankenhaus und der Stiftung Marienhospital, waren neben den allgemeinen Dienstwegen im Stadtgebiet Lösungen für die Wege zwischen den Standorten gefragt. Das Alexianer Krankenhaus baut entsprechend den Einsatz von Fahrrädern aus. Darüber hinaus sollen für Dienstwege Pedelecs geliehen werden können. Bei den Häusern, wo dies sinnvoll ist, können im ambulanten Pflegedienst Elektrofahrzeuge eingesetzt werden. Die Bildung von Fahrgemeinschaften über Mobiltelefone wird vereinfacht – inklusive einer Moblitätsgarantie durch entsprechende Sonderregelungen. Das Mobilitätsmanagement-Konzept der Aachener Krankenhäuser belegte den 3. Platz für betriebliches Mobilitätsmanagement beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement“.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 1.120 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 310.734 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 49 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 55 t/a
Untersuchte Standorte: Franziskus Kliniken gGmbH und Katholische Stiftung Marienhospital Aachen
Konzeptentwicklung: Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper

Agentur für Arbeit Trier.

Mit dem Fahrrad zu fahren, ist für die meisten Trierer machbar: Nur 30 Prozent der Bevölkerung wohnen in einem Höhenstadtteil, der größte Teil im Tal. Zum Kern des Mobilitätsmanagements für den Standort Dasbachstraße der Agentur für Arbeit in Trier gehört es daher, die 342 Mitarbeiter zu motivieren, das Rad für den Weg zur Arbeit zu nutzen. Neben einem Fahrradaktionstag mit Informations- und Serviceangeboten sind eine Pedelec-Schnupperphase, eine gemeinsame Rabattregelung mit dem lokalen Fahrradhandel sowie Empfehlungen für Fahrradrouten geplant, bei denen die besten Wege durch das Stadtgebiet und das Umland dargestellt werden. Ein digitales Anmeldesystem soll den bestehenden, aber kaum genutzten Dusch- und Umkleideraum attraktiver machen. Viele Mitarbeiter wussten nicht einmal, dass es eine solche Möglichkeit gibt. Um auch jene 50 Prozent der Beschäftigten in das Mobilitätsmanagement einzubeziehen, die nicht in Trier, sondern im ländlich geprägten Raum leben, sollen betriebsübergreifende Fahrgemeinschaften koordiniert und gefördert werden. Die betriebsinterne Vermarktung von Jobtickets und die Anschaffung von Dienst-Pedelecs für innerstädtische Dienstfahrten gehören ebenfalls zum Maßnahmenpaket.

In Planung ist auch ein innerbetriebliches Mobilitätsportal zur Organisation von Fahrgemeinschaften und falls notwendig eine Heimfahrtgarantie.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 685 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 88 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 60 t/a
Konzeptentwicklung: Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

Alten- und Krankenpflegeverein Köln Longerich e.V.

Bis zu sieben Hausbesuche absolvieren die pflegenden Mitarbeiter des Alten- und Krankenpflegevereins Köln Longerich e. V. (AKV) während einer Schicht. 90 Prozent der Beschäftigten arbeiten in der Pflege. Für die betriebliche Mobilität werden vor allem Dienstfahrzeuge genutzt. Weil die meisten Einsatzorte nicht mehr als einen Kilometer vom Standort entfernt sind, werden schon jetzt einige Fahrten mit dem Fahrrad erledigt. Ein Ausbau dieses Anteils ist eines der vorrangigen Ziele des Moblitätsmanagement-Konzepts des AKV. Ein Workshop und eine Mitarbeiterbefragung ergaben, dass hier Potenziale bestehen. Um die Hemmschwelle so gering wie möglich zu halten, ist auch der Einsatz von Pedelecs vorgesehen. Vor allem für weniger geübte Mitarbeiter sind diese leichter zu nutzen, weil sie eine geringere körperliche Fitness erfordern als Fahrräder. Weiterer Vorteil: Für Pedelecs ist kein Führerschein erforderlich, ebenso wenig wie eine gesonderte Versicherung. Auch was ihre Arbeitswege angeht, haben die Mitarbeiter Interesse an Alternativen: 17 Prozent der Beschäftigten würden auf den ÖV umsteigen.

Werden die Maßnahmen des Konzepts konsequent umgesetzt, führt das zu einer direkten Reduzierung der Autofahrten – und das wiederum führt zu einer Reduzierung der Fahrzeugflotte. Wenn man zwei Reservefahrzeuge berücksichtigt, kann der Bestand an Pkw von heute zwölf auf sieben verringert werden. Um auch für schlechtes Wetter gerüstet zu sein, können im Winter zwei Mietwagen genutzt werden. Unter dem Strich ist es möglich, 10 bis 40 Prozent der Pflegetouren ohne Pkw zu erledigen – und dabei CO_2 und Geld zu sparen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	36 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	5.650 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	28 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	1 t/a
Konzeptentwicklung:	Michael Schramek, EcoLibro GmbH

Auguste-Viktoria-Gymnasium und Max-Planck-Gymnasium, Trier.

Die beiden Trierer Schulen sind meist gut mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Trotzdem steigt die Zahl der „Elterntaxis“: Väter oder Mütter bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule – und holen sie wieder ab. Beim in der Innenstadt von Trier angesiedelten Auguste-Viktoria-Gymnasium und dem daneben liegenden Max-Planck-Gymnasium wird die ohnehin prekäre Verkehrssituation durch Elterntaxis noch verschärft. Ziel des gemeinsamen Mobilitätsmanagement-Konzepts beider Schulen ist es daher vor allem, Gefahrenpunkte zu beseitigen und die Attraktivität des Fuß- und Fahrradverkehrs für die Schüler aus dem Stadtgebiet zu steigern.

Eine Elternhaltestelle soll die Zahl der Elterntaxis reduzieren helfen. Die 2.200 Schüler und rund 230 Beschäftigten sollen motiviert werden, koordinierte Fahrgemeinschaften zu bilden. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung ist der Ausbau des Radverkehrsnetzes geplant, des Weiteren soll die Planung und Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Maßnahmen diskutiert werden. Im Dialog mit den Verkehrsverbünden und den Schulträgern soll darüber hinaus der öffentliche Verkehr optimiert werden. Das Konzept der beiden Gymnasien erreichte den 5. Platz beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“ auch deshalb, weil nicht nur Lehrer, sondern auch Schüler angesprochen werden und die Idee nachhaltiger Mobilität neuen Generationen vermittelt wird.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe:	ca. 2.200 Schüler und 230 Beschäftigte
Konzeptentwicklung:	Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung und Moderation

B. Braun Melsungen AG.

B. Braun gehört weltweit mit mehr als 41.000 Mitarbeitern zu den führenden Versorgern auf dem Gesundheitsmarkt. Am Stammsitz in Melsungen gibt es rund zehn einzelne Werke mit rund 5.500 Mitarbeitern.

Um sich aktiv für die Beschäftigten einzusetzen, wurde am Standort Melsungen ein Mobilitätsmanagement-Konzept initiiert. Ziel ist die verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, die Förderung der Mitarbeitergesundheit und ein Beitrag zum Klimaschutz. Grundlage war eine Mitarbeiterbefragung, die wichtige Informationen für die Planung konkreter Maßnahmen lieferte. Die Wege der Beschäftigten zur Arbeit sind mit durchschnittlich 22 Kilometern relativ lang. In Verhandlungen mit dem Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) konnten fehlende Anbindungen der Werke an den ÖV ergänzt werden. Dabei wird der Linienverkehr nun direkt über das Werksgelände des Hauptwerks gelenkt, was für das Gebiet des NVV einmalig ist. Dadurch ist auch der Anschluss an den Bahnhof Melsungen gewährleistet. Die ÖV-Angebote sollen nun schrittweise weiter ausgebaut werden. Da die Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften sehr groß war, wurde eine Plattform dafür eingerichtet. Heute sind dort bereits rund 130 Orte erfasst. Ab 2011 werden die Mitarbeiter ein Jobticket erwerben können. Über das Mobilitätsangebot werden sie regelmäßig per Intranet, Flyer und Mobilitätstage informiert. Der Betriebsrat der B. Braun Melsungen AG war von Beginn an an allen Maßnahmen beteiligt.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 5.500 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 7.140.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 230 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 1.265 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Berliner Stadtreinigungsbetriebe.

Die Berliner Stadtreinigung (BSR) ist mit über 5.000 Mitarbeitern an mehr als 30 Standorten und Standortgrößen zwischen zehn und 800 Personen das führende Entsorgungsunternehmen in Berlin. Im Rahmen des Umweltmanagements beschäftigte sich die BSR bereits in der Vergangenheit mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement, um negative Umweltauswirkungen des betrieblichen Handelns zu reduzieren und den Mitarbeitern neue Ideen und Angebote unterbreiten zu können. Als Ergänzung der bisherigen Unternehmensaktivitäten zum Thema Umwelt und Mobilität zielt dieses Projekt darauf, die schon eingeführten Maßnahmen wie Jobticket und die Förderung des Fahrradverkehrs in ein Gesamtkonzept einzubinden. Dafür wurden zunächst das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsansprüche aller Mitarbeiter untersucht. Hierzu wurde eine unternehmensweite Mobilitätsbefragung und eine Wohn- bzw. Standortanalyse wichtiger betrieblicher Standorte durchgeführt. Auf der Basis der gewonnenen Ergebnisse wurde ein Grobkonzept geeigneter Maßnahmen zur Entwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements erarbeitet, z. B. die Förderung von Fahrgemeinschaften und die Ergänzung des Fuhrparks mittels Carsharing-Angeboten. Das Konzept wurde mit den beteiligten Fachbereichen abgestimmt.

Da die BSR bereits in der Vergangenheit diverse Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement erfolgreich umgesetzt hat, dient das Projekt in erster Linie zur Gestaltung eines Gesamtkonzepts. Inhaltlicher Fokus waren dabei die Themen Kommunikation und finanzielle Förderungen der Mitarbeiter im Bereich der Mobilität. Im Projektzeitraum konnte eine sehr positive und aktive Mitarbeit, besonders des Ressorts Umweltmanagement, beobachtet werden.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 600 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 282.486 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 83 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 50 t/a
Konzeptentwicklung: Axel Quanz, team red Deutschland GmbH

Bezirksamt Pankow von Berlin – Abteilung Öffentliche Ordnung.

Im Bezirksamt Pankow von Berlin gab es bisher noch kein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement. Die bestehenden Angebote sind kaum bekannt. Deshalb stehen im Mittelpunkt des nun erarbeiteten Konzepts spezifische Informationen und plakative Kommunikation über Alternativen zur Anfahrt mit dem Pkw. Etwa darüber, welche ÖV-Verbindungen es gibt, welche Vorteile die Fahrt zur Arbeit mit dem Rad bietet und wie Kosten und Emissionen durch die Kombination von Fußwegen, Radfahrten, Bahn-, Bus- und Pkw-Nutzung verringert werden können.

Zum Umdenken und Umsteigen beitragen sollen „Mobilitäts-(standort)pläne“, in denen die zahlreichen Standorte des Bezirksamts, deren Erreichbarkeit auch untereinander, die dazu passenden Mobilitätsangebote und deren Nutzung informativ und transparent herausgestellt werden. Plan bzw. Plattform und abgeleitete Maßnahmen sollen den Beschäftigten und Besuchern aufzeigen, dass die Bezirksamtsstandorte sehr gut auch anders als mit dem Pkw erreicht werden können. Unterstützend sollen konsequentes Parkraummanagement, auch in der Umgebung der Standorte, die Vereinbarung eines Jobticketangebots und die Förderung des Services rund um das Fahrrad entwickelt werden.

Für eine Einschätzung des Erfolgs der beabsichtigten Maßnahmen ist es zum gegebenen Zeitpunkt noch zu früh. Allerdings plant das Bezirksamtskollegium einen baldigen Einstieg in die Angebote. Das Bezirksamt Pankow möchte seinen Bürgern mit gutem Beispiel vorangehen und als größter Bezirk von Berlin im Kontext der Bezirke über sein Mobilitätsmanagement ein Zeichen setzen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 1.195 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.242.938 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 184 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 220 t/a
Untersuchte Standorte: Rathaus Pankow und Prenzlauer Berg–Weißensee–Storkower Straße
Konzeptentwicklung: Reinhard Crome, team red Deutschland GmbH

Bistum Trier.

Die Mobilität der eigenen Mitarbeiter verbessern – aber auch ein Vorbild sein für andere: Das sind die beiden wichtigsten Ziele, die das Generalvikariat des Bistums Trier mit seinem vielfältigen Maßnahmenmix erreichen möchte. Wie auch bei anderen Einrichtungen ist der Parkraum am Sitz des Generalvikariats in der Trierer Innenstadt knapp. Obwohl die Parkplätze bewirtschaftet werden, fährt rund die Hälfte der 430 Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit. Einer der Gründe: Im Schnitt wohnen die Beschäftigten rund 30 Kilometer von ihrem Arbeitsplatz enfernt – mit dem öffentlichen Nahverkehr sind solche Strecken oft schwer zu bewältigen. Deshalb ist die gute Anbindung des Standorts an den ÖV – der Hauptbahnhof liegt in unmittelbarer Nähe – für viele kein Argument für einen Umstieg. Das Mittel der Wahl, um den Anteil der Pkw-Fahrer auf dem Weg zur Arbeit auf unter 50 Prozent zu senken, sind deshalb hier Fahrgemeinschaften, verstärkt auch überbetriebliche. Mitarbeiter, die in Tier oder dem direkten Umland zu Hause sind, sollen darüber hinaus zum Umstieg auf den Umweltverbund motiviert werden. Um aber auch die betriebliche Mobilität umweltschonender zu gestalten, sollen Dienstfahrten innerhalb der Stadt Trier künftig mit Dienst-Pedelecs erledigt werden.

Das Konzept setzt auf individuell und bedarfsgerecht abgestimmte Maßnahmen sowie auf Synergieeffekte der Fahrgemeinschafts- und Radverkehrsförderung mit Maßnahmen in den Bereichen Arbeitsorganisation und Kommunikation. Das Spektrum der geplanten Maßnahmen reicht dabei von überdachten Fahrradständern und einem Pedelec-Probebetrieb bis zur Einrichtung von Tele- und Heimarbeitsplätzen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 417 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 564.972 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 240 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 100 t/a
Konzeptentwicklung: Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

BMW AG – Niederlassung Berlin.

Die Beschäftigten eines Automobilunternehmens zur Fahrt mit Bus, Bahn oder dem Fahrrad zu bewegen, ist eine besondere Herausforderung. Die Förderung von Mitfahrgemeinschaften steht daher an erster Stelle der Maßnahmen des neuen Mobilitätsmanagements der BMW-Niederlassung Berlin. Bisher tauschen sich die Mitarbeiter über eine Art schwarzes Brett im Intranet aus. Da in der Niederlassung aber „nur“ 330 Menschen beschäftigt sind, ist künftig auch eine Kooperation mit Pendlerportalen im Internet vorgesehen. In der Nähe der BMW-Niederlassung befinden sich weitere Unternehmen, mit deren Mitarbeitern Fahrgemeinschaften gebildet werden können. Um die Informationen über den öffentlichen Nahverkehr und die günstigen Jahres-Abonnements der Berliner Verkehrsbetriebe besser zu verbreiten, sind Informationstage geplant. Außerdem soll die Präsenz der ÖV-Anbieter in der Niederlassung verstetigt werden. Und nicht zuletzt soll es verstärkte Bemühungen geben, die Anzahl der Mitarbeiter zu erhöhen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Nicht nur neue Fahrradständer, sondern auch Informationen über die schnellsten Anfahrtswege sollen hier helfen, die Motivation zu erhöhen.

In Kürze starten die Vorbereitungen einer großen Gesundheitskampagne, die von der BMW-Zentrale in München koordiniert wird. Geplant ist, dass sich die Betriebskrankenkasse des Unternehmens daran sowohl inhaltlich als auch finanziell beteiligt; rund 80 Prozent der Mitarbeiter sind bei der BKK krankenversichert. Der Grundgedanke dabei: Weil Radfahren hilft, Übergewicht zu reduzieren, führt dies langfristig zu weniger Ausgaben u. a. für Herz- und Kreislauferkrankungen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	2.222 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	1.327.684 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	106 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	235 t/a
Untersuchte Standorte:	Huttenstraße und Spandau
Konzeptentwicklung:	Martina Hertel, team red Deutschland GmbH

Bremer Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa.

Dass eine Umweltbehörde auch beim Mobilitätsmanagement ein Vorbild sein möchte, liegt nahe. Das vorliegende Konzept des Bremer Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa stellt denn auch die Mobilität bei der Erfüllung der eigenen Aufgaben in den Mittelpunkt. Ziel des Projekts: Potenziale aufzuspüren, mit denen nicht nur der CO_2-Ausstoß insgesamt reduziert werden kann, sondern auch die Kosten sinken. Die Ausgangslage ist vielversprechend: Die Dienststelle verfügt über zwei Hauptstandorte im Bremer Zentrum, die rund 700 Meter voneinander entfernt sind – an jedem Standort arbeitet je etwa eine Hälfte der 545 Beschäftigten. Weil es sich um typische Innenstadtlagen handelt, ist die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sehr gut. Mit Blick auf die betriebliche Mobilität wird empfohlen, die Auslastung der vorhandenen Dienst-Pkws unter Einbeziehung von Carsharing-Anbietern zu optimieren, dazu ist die Einführung eines Fuhrparkmanagements ein denkbarer Weg. Die dienstliche Nutzung privater Fahrzeuge sollte reduziert werden, weil es sich dabei meist um wenig umweltfreundliche Modelle handelt. Das Jobticket, das den Umstieg der Mitarbeiter auf den Umweltverbund für den Weg zur Arbeit fördert, wird auch für Dienstfahrten genutzt. Für dienstliche Vielfahrer wird die Anschaffung von BahnCards übernommen.

Neben der Kostenersparnis für die Behörde sind es vor allem die Potenziale zur CO_2-Reduzierung und die entsprechende Vorbildfunktion als Mitarbeiter im Umweltressort, mit denen die Beschäftigten zum Umdenken und Umsteigen motiviert werden können.

Fazit: Auch wenn beim Bremer Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa schon großer Wert auf umweltverträgliche Mobilität gelegt wird, könnte eine explizite „Richtlinie für dienstliche Mobilität“ helfen, alle Potenziale noch besser zu nutzen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	545 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	39.548 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	13 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	7 t/a
Konzeptentwicklung:	Knut Petersen, EcoLibro GmbH

Chocoladenfabriken Lindt & Sprüngli GmbH.

Die Herstellung von süßen Köstlichkeiten hat für die Umwelt nicht nur Schokoladenseiten. Deshalb umfasst die CSR-Strategie des Lindt-Konzerns auch Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes – nicht zuletzt ein Umweltmanagement am Standort Aachen. Im Rahmen einer Mobilitätsmanagement-Beratung wurden die Möglichkeiten zur Verlagerung von Pkw-Alleinfahrten auf Fahrgemeinschaften und andere Verkehrsmittel betrachtet. Ziel war die Reduzierung von CO_2-Emissionen – und die Verknüpfung des Projekts *effizient mobil* mit den strategischen CSR-Zielen. Der Beratung gingen Aktionen zur Förderung des Radverkehrs, zur Nutzung des ÖV und zur Einführung eines Jobtickets voraus. Eine zusätzliche Herausforderung besteht im Kundenverkehr des Werksverkaufs.

Ausgangspunkt der Überlegungen war deshalb die Parksituation im Umfeld. Zur Optimierung der Mitarbeiterverkehre wurden erhebliche Potenziale zur Verlagerung auf den nicht motorisierten Individualverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel identifiziert. Mit dem Mobilitätsbeauftragten wurden Maßnahmen entwickelt, um diese Potenziale zu realisieren. Im Umfeld des Standorts stehen erhebliche Veränderungen in der Verkehrs- und Parkinfrastruktur an. Deshalb – und infolge der Weiterentwicklung der CSR-Strategie des Konzerns – soll das Konzept zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgegriffen werden.

Die entwickelten strategischen Maßnahmenvorschläge wurden der Geschäftsleitung präsentiert. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie die Bildung zusätzlicher Fahrgemeinschaften sollen weiter vorangebracht werden. Hierzu wurde in der Kantine ein schwarzes Brett für die Mitfahrbörse aufgehängt, an dem Mitarbeiter ihre Wünsche und Angebote ankündigen können.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	2.165 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	2.146.893 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	176 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	380 t/a
Konzeptentwicklung:	Johannes Auge, B.A.U.M.

Commerzbank AG.

Etwa 12.000 Menschen sind bei der Commerzbank in Frankfurt beschäftigt und arbeiten überwiegend an einem der zentralen Standorte in der Innenstadt. Diese sind sehr gut mit Bus und Bahn zu erreichen. Über die Hälfte der Beschäftigten nutzen Bus und Bahn für den Arbeitsweg, ein Viertel den eigenen Pkw. Mehr als die Hälfte pendelt täglich mehr als 25 Kilometer. Nur ein geringer Teil (elf Prozent) hat einen Arbeitsweg von unter fünf Kilometern. Die Radnutzung auf diesen Strecken ist bereits sehr ausgeprägt. Das Mobilitätsmanagement-Konzept der Commerzbank enthält konkrete Vorschläge zur Förderung der Bus- und Bahnnutzung, zur Bildung von Fahrgemeinschaften und zur Stärkung des Radverkehrs. Es sollen alle Beschäftigtengruppen von dem Mobilitätsmanagement profitieren – egal ob sie zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem eigenen Pkw unterwegs sind.

Derzeit werden die Rahmenbedingungen für ein Jobticket geprüft, wie auch eine Mobilitätsauskunft und eine Fahrgemeinschaftsvermittlung im Intranet. Ebenso wird untersucht, inwieweit Fahrgemeinschaften auf den knappen firmeneigenen Stellplätzen bevorzugt parken können. Um die Fahrradnutzung weiter zu unterstützen, bedarf es mehr und besserer Abstellplätze. Auch Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sind noch nicht überall verfügbar. Mit zunehmender Pedelec-Nutzung sollten auch Auflademöglichkeiten geschaffen werden. Zur Verbesserung der Radwege im Umfeld ist die Stadt Frankfurt gefordert. Welche der Maßnahmen konkret umgesetzt werden, wird aktuell beraten. Fest steht jedoch: Eine umfassende Kommunikation zur Einführung des Mobilitätsmanagements soll eine breite Akzeptanz im gesamten Unternehmen schaffen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	7.118 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	17.288.136 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	430 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	3.060 t/a
Untersuchte Standorte:	Dienstleistungszentrum, Estrella und Goldenes Haus, Gallileo und Fürstenhof
Konzeptentwicklung:	Gisela Stete, Steteplanung

Deutsche Post DHL Zentrale (Posttower).

Im Rahmen seiner Strategie 2015 hat der Konzern Deutsche Post DHL nachhaltiges Wirtschaften als einen Schwerpunkt seiner künftigen Wachstumsstrategie definiert. Effizientere und umweltfreundliche Fahrzeuge in die Flotte von Deutsche Post DHL einzubinden, ist Teil des weltweiten Programms GoGreen, das sich auf Maßnahmen zum Umweltschutz konzentriert. Eine weitere wichtige Säule des GoGreen-Programms von Deutsche Post DHL ist die Einbindung von Management und Mitarbeitern in den aktiven Klima- und Umweltschutz. Mit dem Bau der Konzernzentrale, dem Posttower, und der Verlagerung weiterer Firmenbereiche in das ehemalige Regierungsviertel ist eine neue verkehrliche Situation entstanden. Die Erreichbarkeit des Posttowers ist insgesamt gut. Eine Haltestelle des ÖV befindet sich direkt am Haupteingang des Posttowers, es gibt 50 Fahrradabstellplätze und rund 900 Parkplätze. Im Posttower selbst sind ca. 2.200 Mitarbeiter der Deutschen Post AG beschäftigt. Zentral für das Maßnahmenkonzept ist die Gestaltung der innerbetrieblichen Mobilität im und zwischen verschiedenen Standorten der DHL. Übergeordnetes Ziel ist die Verbesserung der Umweltbilanz des Unternehmens. Weitere wichtige Themen sind die Verbesserung der Erreichbarkeit des Unternehmens für Beschäftigte sowie für Kunden, Besucher und Lieferanten. Zugleich sollen die Mitarbeiterzufriedenheit erhöht und die Kosten für Geschäftsreisen reduziert werden. Der Schwerpunkt liegt daher in der Organisation von neuen Angeboten für die Mitarbeiter, wie Carsharing oder einem speziellen Serviceangebot für Radfahrer.

Die Realisierung des Maßnahmenkonzepts für den Standort Posttower wird in Zusammenhang mit der Umsetzung entsprechender Pilotmaßnahmen im Bereich DHL Solutions & Innovations am Standort des DHL Innovation Centers in Troisdorf geprüft. Die in der Mitarbeiterbefragung genannten Maßnahmen zur Erreichbarkeit und zur ÖV-Anbindung der Standorte werden an die Stadt Bonn als zuständigen Aufgabenträger übermittelt.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: 2.200 Beschäftigte
Konzeptentwicklung: Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper

Deutscher Wetterdienst Offenbach.

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) ist mit dem ÖV komfortabel zu erreichen: über vier S-Bahnlinien, zwei Straßenbahnlinien und eine Buslinie mit eigener Haltestelle „Deutscher Wetterdienst“. Auch über die Autobahnen A 3 und A 661 sowie über die städtischen Haupt- und Bundesstraßen ist der Verwaltungssitz des DWD gut erreichbar.

Ziel des Mobilitätsmanagement-Konzepts ist es, die ausgewogene Verteilung der Verkehrsmittelnutzung durch die Beschäftigten weiter in Richtung Umweltverbund zu lenken. Zurzeit nutzen noch rund 50 Prozent der Mitarbeiter das Auto, 27 Prozent die öffentlichen Angebote des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV), 18 Prozent kommen mit dem Rad und fünf Prozent zu Fuß zur Arbeit. Der relativ hohe Fahrradanteil erklärt sich aus der bestehenden Zusammenarbeit des DWD mit „bike + business“. Dieser Anteil soll 2011 mit weiteren Aktionen ausgebaut werden. Ebenso ist es ein Ziel, durch interne Aktivitäten den Fußgängeranteil weiter zu erhöhen. Ein großes Potenzial für CO_2-Einsparungen steckt in der aktiven Vermittlung von Fahrgemeinschaften – aber auch im professionellen Fuhrparkmanagement. Hier ist eine fachliche Beratung empfohlen. Potenzial zur Stärkung des ÖV ist in der Belegschaft vorhanden: Die Gruppe der ÖV-Nutzer ließe sich auf rund 37 Prozent ausweiten. Die Umsetzung wird dadurch erschwert, dass der DWD die erforderliche Anschubfinanzierung zu einem RMV-Jobticket aufgrund seiner gesellschaftsrechtlichen Struktur nicht leisten kann. Zurzeit gibt es vom RMV kein Alternativangebot zur Einführung eines Jobtickets. Weitere Verhandlungen mit der RMV-Tarifabteilung stehen an. Darüber hinaus müssen auch die zuständigen Ministerien einen Alternativweg für ihre Behörden zur Finanzierung des Jobtickets finden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 955 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 790.960 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 147 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 140 t/a
Konzeptentwicklung: Thomas Stahl, LNO Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Die Fahrzeit ist sicher eines der häufigsten Argumente vieler Pendler, den Pkw für den Weg zur Arbeit und zurück zu nutzen: Besteht keine direkte Nahverkehrsverbindung, ist das Auto meist schneller. So brauchen Mitarbeiter der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Köln-Porz 25 bis 35 Minuten für die Fahrt von Bonn aus; dort wohnen viele Beschäftigte. Zu den interessantesten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement-Konzept der DLR gehört es daher, einen Shuttle zwischen dem Flughafen Köln/Bonn und dem Standort einzurichten. Damit könnten nicht nur Dienstreisende vom Airport abgeholt werden, in Kombination mit dem Flughafenbus der Verkehrsbetriebe verlängert sich die Fahrzeit für Bonn-Pendler nur um etwa fünf Minuten. Um die Mitarbeiter weiter zur Änderung ihres Mobilitätsverhaltens zu motivieren, ist außerdem eine intelligente Mitfahrbörse im Intranet vorgesehen. Außerdem sollen Dienstfahrräder zur Ausleihe angeschafft werden, flankierend werden die bei einer Mitarbeiterbefragung zum ÖV und zum Radwegenetz zusammengetragenen Verbesserungsvorschläge an die Städte Köln und Troisdorf herangetragen.

Im Juni 2010 führte die DLR auf ihrem Gelände bereits den zweiten Mobilitätstag durch. Gekoppelt mit einem Tag der offenen Tür hatten die Kölner Verkehrsbetriebe und andere Verkehrsdienstleister der Region Informationsstände eingerichtet. Daneben konnte man nicht nur sein Fahrrad reparieren lassen, sondern auch seine Reaktion im Straßenverkehr testen. Der rege Andrang war ein deutlicher Beweis dafür, dass Verantwortliche und Beschäftigte der DLR in Sachen Mobilitätsmanagement an einem Strang ziehen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 1.650 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 2.090.395 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 224 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 370 t/a
Konzeptentwicklung: Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper

DHL Solutions & Innovations.

Um die Wette CO_2 sparen – so einfach kann Klimaschutz sein. Genau das möchte DHL Solutions & Innovations mit dem Projekt Simply Green erreichen, das zum Konzernprogramm GoGreen gehört. Das Prinzip: Mitarbeiter werden mit Anreizen motiviert, Klimaschutzpunkte, Fahrradkilometer oder „Effizienzkilometer“ zu sammeln und z. B. bei Geschäftsreisen und dem Weg zur Arbeit CO_2-Emissionen zu reduzieren. Der Bereich DHL Solutions & Innovations spielt als „Think Tank“ des Unternehmens auch hier eine Vorreiterrolle. Denn obwohl nur ca. 50 Mitarbeiter dort beschäftigt sind, entsteht durch Veranstaltungen im DHL Innovation Center in Troisdorf mit etwa 10.000 Besuchern pro Jahr ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Im Vordergrund der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements stehen auch Fahrten der Mitarbeiter zwischen den DHL-Standorten, etwa der Weg von Troisdorf zum Posttower in Bonn. Das Konzept ergänzt die bereits bestehenden Ansätze im Rahmen von Simply Green, indem die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Benutzung von Fahrrädern für Dienstwege gefördert werden. Hierzu wurden sogar 20 Fahrräder für die Mitarbeiter angeschafft. Der Bahnhof Spich ist zu Fuß für Besucher nur schwer zu erreichen, nicht nur weil der Weg 10 bis 15 Minuten dauert, sondern auch aufgrund schlechter Beschilderung und Beleuchtung – hier soll die Stadt Troisdorf um Abhilfe gebeten werden. Ein Teil der geplanten Maßnahmen wurde im Laufe des Jahres 2010 bereits umgesetzt, eng angelehnt an die Planung am Standort Posttower Bonn. Für das Sammeln von „Fahrradkilometern“ hat sich Simply Green zum Beispiel mit dem Gesundheitsmanagement zusammengetan. Aufgrund der erfassten geradelten Kilometer werden die Mitarbeiter jetzt konzernweit auch über ihre CO_2-Einsparung und die verbrannten Kalorien informiert. Die Kampagne steht unter dem Motto „Fitness und Klimaschutz“.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 36 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 33.898 km/a*
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 167 kg/a*
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 6 t/a*
Konzeptentwicklung: Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper

* Die Angaben beziehen sich nicht auf das gesamte „Simply Green“ Projekt, sondern auf das im Rahmen von *effizient mobil* konzipierte Mobilitätsmanagement.

E.ON Energie AG.

Mit über 88.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von rund 82 Mrd. Euro im Jahr ist E.ON eines der größten privaten Strom- und Gasunternehmen weltweit. Die E.ON Energie AG mit Sitz in München nahm als Pilotstandort am Aktionsprogramm *effizient mobil* teil, um die gewonnenen Erkenntnisse zu den untersuchten Themen Arbeitsweg und Dienstreisen für weitere E.ON-Standorte zugänglich zu machen und diese für das Thema nachhaltige Mobilität zu motivieren. Um Dienstreisen zu vermeiden, bietet E.ON zum Beispiel virtuelle Konferenzen an: WebEX-, TelePresence-, Video- und Telefonkonferenzen werden bereits gut genutzt, und das Potenzial für eine Ausweitung ist vorhanden. Ziel dabei ist es, die letzten technischen Hürden zu beseitigen und spezielle Anreize zu schaffen – etwa mehr Webcams bereitzustellen oder über Schulungen die Nutzung der verschiedenen Konferenzarten aufzuzeigen. Außerdem bietet der Standort in München eine sehr gute Fahrradinfrastruktur. Der Anteil der Fahrradfahrer könnte von 26 auf 36 Prozent steigen, weil allein 43 Prozent der Mitarbeiter im Einzugsgebiet bis zehn Kilometer entfernt wohnen. Zur Förderung des Radverkehrs empfiehlt E.ON seinen Mitarbeitern den internetbasierten Fahrradroutenplaner der Stadt München mit Kartendarstellung der Route und detaillierter Wegbeschreibung. In der firmeneigenen Tiefgarage stehen 150 wettergeschützte Fahrradstellplätze zur Verfügung. Zusätzlich stehen allen Mitarbeitern insgesamt vier Betriebsfahrräder mit Helm und Fahrradschloss für geschäftliche und private Termine zur Verfügung. Die Fahrräder werden von E.ON regelmäßig gewartet und erfreuen sich bei der Belegschaft großer Beliebtheit.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	502 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	395.480 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	139 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	70 t/a
Konzeptentwicklung:	Carmen Schnaidt, B.A.U.M.

edding AG.

Die edding AG ist für die Produktion und den Vertrieb der Konzernmarken in ca. 110 Ländern der Erde verantwortlich. Die Hauptverwaltung liegt in Ahrensburg, am Stadtrand von Hamburg. Durch die Regionalbahn R10 sowie die U1 ist Ahrensburg an den Hamburger Verkehrsverbund angeschlossen. In Kürze wird eine neue Regionalbahn-Haltestelle in Betrieb genommen, nur ca. 500 m vom Betriebsgelände entfernt. Radwege führen bis ins Gewerbegebiet. Die Fahrzeugflotte besteht bereits zum Teil aus umweltschonenden Fahrzeugen mit niedrigem Spritverbrauch und geringem CO_2-Ausstoß. Bei der edding AG gehört das betriebliche Mobilitätsmanagement zum Unternehmenskonzept. Um die Thematik zu bestärken und zu beschleunigen, hat sich das Unternehmen für eine Mobilitätsberatung beworben. Hierzu wurden eine unternehmensweite Mobilitätsbefragung und eine Wohn-/Standortanalyse am Standort Ahrensburg durchgeführt. Auf der Basis der gewonnenen Ergebnisse wurde ein Grobkonzept geeigneter Maßnahmen zur Entwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements erarbeitet.

Für die dauerhafte Umsetzung und die Weiterentwicklung des Konzepts hat die Firmenleitung eine Umweltmanagementbeauftragte bestimmt. Die Fahrradunterstände werden erweitert und eine jährliche Aktion für Radfahrer wird stattfinden. Positiv ist auch das große Interesse der Mitarbeiter an der neuen Bahnanbindung. Die Nutzung wird durch die Einführung der Proficard von der edding AG unterstützt. Durch die Einführung eines Videokonferenzsystems werden viele Geschäftreisen unnötig. Und seit kurzem steht für innerbetriebliche Kurzstrecken ein Elektroauto zur Verfügung.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	147 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	282.486 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	340 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	50 t/a
Konzeptentwicklung:	Dieter Brübach, B.A.U.M.

ENTEGA Vertrieb GmbH & Co. KG und HEAG Südhessische Energie AG (HSE).

Die HEAG Südhessische Energie AG (HSE) ist ein eigenständiger Dienstleister für Energie, Wasser und Entsorgung. Die Vertriebstochter ENTEGA Vertrieb GmbH & Co. KG (ENTEGA) versorgt über eine Million Menschen mit Strom, Gas, Wärme und Trinkwasser. Der gesamte HSE-Konzern steht auf allen Stufen der Wertschöpfung für Zukunftsfähigkeit und nimmt nun die Mobilität seiner Mitarbeiter ins Blickfeld. Um die beabsichtigte Breitenwirkung zu erzielen, wird der Mobilitätsmanagement-Prozess an den zwei ENTEGA-Standorten in Mainz und Darmstadt sowie der HSE in Darmstadt umgesetzt. Die Gesamtstrategie gliedert sich in drei inhaltliche Säulen und ein organisatorisches Dach: „Effiziente Dienstmobilität“ dient dazu, die unverzichtbaren Arbeitswege mit geringerem Energieverbrauch zurückzulegen. „Neue Mitarbeiter nachhaltig mobil“ soll motivieren und unterstützen, in der Umbruchsituation des Arbeitsplatzwechsels den Arbeitsweg effizient und umweltfreundlich zurückzulegen. „Vorteile für Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn und Fahrgemeinschaften“ umfasst schließlich eine Reihe informatorischer, organisatorischer und infrastruktureller Maßnahmen, welche die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds offensiv unterstützen. Das organisatorische Dach schließlich sorgt innerhalb der Unternehmen für die dauerhafte Umsetzung und Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements.

Das Konzept besticht durch die Anpassung der Maßnahmen an die spezifischen Potenziale der Standorte wie die Dienstmobilität mit Elektrorollern und Strom aus erneuerbaren Quellen, die gezielte Motivation neuer Mitarbeiter zu nachhaltiger Mobilität und die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 371 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.073.446 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 512 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 190 t/a
Untersuchte Standorte: Entega Mainz, Entega Darmstadt, HSE Darmstadt
Konzeptentwicklung: Dr. Volker Blees, Verkehrslösungen

Ev.-Luth. Diakonissenanstalt Dresden e.V.

Im Krankenhaus Diakonissenanstalt Dresden arbeiten etwa 750 Menschen, von denen drei Viertel in der Stadt oder in unmittelbar angrenzenden Orten wohnen. Die durchschnittliche Weglänge zur Arbeit beträgt 13 Kilometer. Die Beschäftigten legen jeden zweiten Arbeitsweg mit dem eigenen Pkw zurück, je ein Fünftel kommt mit Bus und Bahn oder per Rad, etwa ein Zehntel läuft zur Arbeit. Auf dem Klinikgelände befinden sich nur 22 Pkw-Stellplätze, die Ambulanzen und Chefärzten vorbehalten sind. Teile der Belegschaft und der Besucher parken ihre Fahrzeuge im öffentlichen Raum rund um das Krankenhaus, wo es immer wieder zu Engpässen kommt. In erster Linie um zu signalisieren, dass das Problem Parkplatzknappheit erkannt wurde, hat die Diakonissenanstalt Anfang 2010 einen Parkplatzeinweiser eingestellt, der temporäres Parken in zweiter Reihe koordiniert und der bei besonders großem Bedarf Flächen auf dem Betriebsgelände freigibt, die eigentlich anderen Nutzungen vorbehalten sind. Des Weiteren hat man ein Jobticket eingeführt, das auf sehr gute Nachfrage gestoßen ist.

Für die Zukunft bieten sich einige innovative Maßnahmen an, so etwa betriebseigene Stellplätze und Fahrradboxen an wichtigen ÖV-Stationen im Umland. Das Jobticket soll den Zugang zu diesen Anlagen gewähren. Bei Fahrgemeinschaften könnte eine Mobilitätsgarantie für das wichtige subjektive Sicherheitsgefühl sorgen, in jedem Fall nach Hause zu kommen, notfalls per Taxi. Bei allen Maßnahmen ist es wichtig, sie nicht als Verzicht, sondern als Chance zu bewerben – für die Gesundheit und Zufriedenheit der Mitarbeiter und für das Modell „klimaschonendes Krankenhaus“.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 750 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 900.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 210 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 159 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

FERROPOLIS, Green Music Initiative und MELT!

Bis zu zwei Drittel der CO_2-Bilanz der Musikindustrie werden durch Großveranstaltungen verursacht – vor allem durch den An- und Abreiseverkehr. Das haben Studien der Green Music Initiative Großbritannien ergeben. Zahlen, die auf Deutschland übertragbar sind. Für den Veranstaltungsort FERROPOLIS, ein kulturelles Zentrum inmitten des ehemaligen Braunkohletagebaus Golpa Nord zwischen Oranienbaum und Gräfenhainichen, haben die FERROPOLIS GmbH, die Green Music Initiative und die MELT! GmbH & Co. KG ein Konzept erarbeitet, das sich vor allem auf die Verlagerung des An- und Abreiseverkehrs des dreitägigen MELT!-Festivals mit seinen ca. 20.000 Besuchern konzentriert, das in jedem Jahr stattfindet.

Zu den Innovationen im Rahmen des MELT!-Festivals zählen z. B. neuartige Angebote für Bus- und Zugreisen wie Liegewagen, in denen die Besucher anreisen und vor Ort übernachten können. Außerdem gehören die Einrichtung von Mitfahrbörsen und die Berücksichtigung der CO_2-Emissionen bei der Auswahl von Fahrzeugen für den VIP-Shuttle zum Konzept. Weil es bei der Wahl der Zielgruppe innovativ und durch höchste Transparenz bei Erkenntnissen und Maßnahmen als Vorbild für viele verkehrsintensive Großevents dienen kann, belegte das Konzept einen ausgezeichneten 5. Platz für betriebliches Mobilitätsmanagement beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“. Auch für den Veranstaltungsort FERROPOLIS insgesamt können aus dem erstellten Mobilitätsmanagement-Konzept Ideen übernommen und für die Mobilität der Besucher neue Anreize geschaffen werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 20.000 Besucher des Festivals MELT! sowie ca. 120.000 Veranstaltungsbesucher pro Jahr

Konzeptentwicklung: Bodo Schwieger, team red Deutschland GmbH

Flughafen Hamburg GmbH.

Obwohl der Flughafen Hamburg seit Ende 2008 über einen S-Bahn-Anschluss verfügt und ein Jobticket anbietet, kommen etwa vier Fünftel der 1.600 Mitarbeiter mit dem eigenen Auto zur Arbeit. Sie können kostenlos parken und verbilligt tanken. Das Management möchte – da es angesichts der städtischen Lage des Flughafens keinen Spielraum für Flächenerweiterungen gibt – die Stellplätze wirtschaftlicher nutzen. Dies und der Anspruch, CO_2-Emissionen zu senken, machen eine Verlagerung von mehr Arbeitswegen auf den Umweltverbund nötig.

Die Wohnortverteilung der Mitarbeiter zeigt großes Potenzial in diesem Sinne: Etwa 100 Mitarbeiter wohnen weniger als drei Kilometer entfernt, weitere 600 haben einen Arbeitsweg von ebenfalls fahrradkompatiblen drei bis zehn Kilometern. Das Mobilitätsmanagement-Konzept empfiehlt als ersten Schritt eine entfernungs- und nutzungsabhängige Parkgebühr: Je häufiger Beschäftigte einen Stellplatz nutzen und je näher sie wohnen, desto mehr zahlen sie. Fahrgemeinschaften profitieren auf diese Weise doppelt – indem sie sich die Gebühr teilen und außerdem eingangsnahe Parkplätze erhalten. Die Einnahmen finanzieren unter anderem höhere Zuschüsse zum Jobticket und kostenlose Schnuppertickets für den ÖPNV. Um den Radverkehr zu fördern, ist es sinnvoll, Duschen und Umkleiden sowie überdachte und beleuchtete Radabstellplätze einzurichten. Gegen die Verpflichtung, an mindestens 50 Tagen im Jahr mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, können Mitarbeitern Zuschüsse zum Kauf eines hochwertigen Fahrrads gewährt werden. Für kürzere berufliche Fahrten lohnt es sich, Diensträder per Leasing zur Verfügung zu stellen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: 1.600 Beschäftigte

Konzeptentwicklung: Dieter Brübach, B.A.U.M.

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

Die Erstberatung zum Mobilitätsmanagement am Flughafen Hannover-Langenhagen mit seinen knapp fünf Millionen Fluggästen im Jahr bezieht sich auf die 729 Beschäftigten. Der Flughafen ist seit 2006 nach EMAS und ISO 14001 zertifiziert. Er ist über die A 2 und die A 352 gut erreichbar. Über die S-Bahn 5 und den Bus 470 besteht tagsüber eine gute Nahverkehrsanbindung. Über 80 Prozent der 124 befragten Beschäftigten kommen mit dem Pkw zur Arbeit. Das Betriebsgelände ist sicherheitsbedingt mit einem Zaun umgeben und deshalb nur aus östlicher Richtung direkt erreichbar. Innerbetrieblich werden den Mitarbeitern Dienstfahrräder zur Verfügung gestellt. Die Nutzung von Fahrrädern oder des ÖV für den Arbeitsweg wird aber derzeit nicht separat gefördert. Seit 2009 ist im Bereich Technische Dienste ein Elektrofahrzeug in Betrieb. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten wird eine Entscheidungsmatrix genutzt, in der z. B. Nutzungsdauer und Wartung der Fahrzeuge mit berücksichtigt werden. Umweltaspekte werden mit 30 Prozent gewichtet, um so umweltfreundliche Fahrzeuge und Geräte zu bevorzugen. Im Rahmen der Beratung wurden unterschiedliche Potenziale ermittelt: Durch die Teilnahme an einem Öko-Fahrtraining und die vermehrte Bildung von Fahrgemeinschaften kann der Kraftstoffverbrauch reduziert werden. Die Förderung der ÖV-Nutzung durch ein bezuschusstes Firmen-Abo und kostenlose Schnuppertickets soll Mitarbeiter zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel motivieren. Die Förderung des Radverkehrs sieht die Bereitstellung von Pedelecs, die Einrichtung von Service-Abstellplätzen, bike & ride-Angebote, einen betrieblichen Fahrradbeauftragten, Infomaßnahmen und Aktionen vor. Zusätzliche Elektrofahrzeuge, Tankkarten mit Klimaausgleich und der Ersatz von Pool- durch Carsharing-Fahrzeuge fördern das ökologische Fuhrparkmanagement.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 729 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.129.944 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 274 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 200 t/a
Konzeptentwicklung: Dieter Brübach, B.A.U.M.

Flughafen München GmbH.

Die Flughafen München GmbH (FMG) betreibt den Flughafen München, ca. 30 Kilometer Luftlinie vor den Toren der bayerischen Landeshauptstadt. Mit einem jährlichen Passagieraufkommen von 32,7 Millionen Fluggästen (2009) liegt der Airport in Deutschland auf dem zweiten Platz. Lagebedingt sowie aufgrund komplexer Arbeitszeitmodelle, kostenloser Parkmöglichkeiten und fehlender Schienenanbindung Richtung Osten dominiert die Pkw-Nutzung im Anreiseverkehr der Mitarbeiter. Gleichzeitig zahlt die FMG den Mitarbeitern eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale. Der Flughafen betreibt seit Jahren aktiven Umweltschutz und hat das Thema Nachhaltigkeit in allen Unternehmensbereichen als Kernelement etabliert. Hieran knüpft das Projekt an und zeigt ein Spektrum von kurz-, mittel- und langfristig umsetzbaren Maßnahmen auf. Spielräume ergeben sich vor allem durch einen gezielteren Ressourceneinsatz im Sinne des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Im Hinblick auf die Schaffung geeigneter Grundlagen für Zieldefinition, Planung und spätere Erfolgskontrolle ist eine Mitarbeiterbefragung erforderlich.

Erste Maßnahmen in den Bereichen Mitarbeiterverkehr sowie Dienst- und Geschäftsfahrten sind erfolgt. Weitere Maßnahmen sind in Vorbereitung. Das Konzept sieht auch Maßnahmen vor, die im Unternehmen noch detailliert geplant und abgestimmt werden müssen. Vorsichtige Schätzungen zeigen ein Potenzial von mehreren hundert Beschäftigten, die auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umsteigen könnten. Bei Umsetzung der Empfehlungen erscheinen jährliche CO_2-Einsparungen von mehreren hundert Tonnen möglich. Eine Erweiterung des Konzepts auf den gesamten Standort mit insgesamt ca. 30.000 Beschäftigten in rund 500 Firmen könnte enorme Effizienzpotenziale erschließen.

Die wichtigsten Projektdaten.
Zielgruppe: ca. 30.000 Beschäftigte am Gesamtstandort
Konzeptentwicklung: Klaus Schäfer-Breede, Büro für Verkehrsökologie (BVÖ)

Fritz Winter Eisengießerei GmbH und Co. KG.

Bei der Eisengießerei Fritz Winter im hessischen Stadtallendorf arbeiten rund 3.000 Menschen, die meisten von ihnen im Schichtdienst. Die 800 firmeneigenen Parkplätze sind gut ausgelastet, aber ausreichend. Der Bahnhof mit Regionalzugverbindungen nach Kassel und Frankfurt am Main liegt mit weniger als einem Kilometer Entfernung in Fußnähe, einige Stadtbuslinien halten vor den Werktoren. Fehlende Verbindungen in die Umlandgemeinden gleicht ein eigener Werkbus aus, dessen Fahrpläne auf den Schichtbetrieb abgestimmt sind. Dieses kostengünstige Angebot nutzen aufgrund der als zu lang empfundenen Fahrtzeiten mit acht Prozent aber nur relativ wenige Beschäftigte. Laut Mitarbeiterbefragung kommen fast drei Viertel mit dem eigenen Auto, ein Zehntel per Rad und alle anderen zu Fuß oder als Pkw-Mitfahrer. Der ÖV wird kaum genutzt.

Das Mobilitätsmanagement-Konzept empfiehlt, ein verkehrsmittelübergreifendes Angebot für die Beschäftigten einzuführen: die Fritz-Winter-Card. Sie besteht aus einem Jobticket für den ÖV und gilt auch für den Werkbus. Des Weiteren soll sie Zugang zu betriebseigenen Park & Ride-Anlagen und Fahrradboxen an wichtigen Bahnstationen gewähren. Um die Fahrtzeiten und Routen des Werkbusses attraktiver zu gestalten, bietet sich eine Kooperation mit dem Stadtbus und vor allem mit der benachbarten Firma Ferrero an, die ebenfalls Werkbuslinien betreibt. Die beiden Unternehmen könnten auch eine gemeinsame Fahrgemeinschaftsbörse organisieren. Da die wenigsten Beschäftigten der Gießerei am Computer arbeiten, sollte ein öffentliches EDV-Terminal Zugang zur Börse und zu weiteren Mobilitätsinformationen im Intranet ermöglichen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	2.900 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	2.600.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	160 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	451 t/a
Konzeptentwicklung:	Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Gemeinde Bergkirchen.

Weil das Gewerbegebiet GADA A8 der Gemeinde Bergkirchen sich derzeit noch im Aufbau befindet, bietet es beste Chancen, die Unternehmen und ihre Mitarbeiter frühzeitig zu erreichen – das Mobilitätsmanagement ist hier auch ein wichtiges Element der Standortförderung. Das Gebiet ist für den Güterverkehr gut zu erreichen. Die Busanbindung für die Beschäftigten hingegen ist noch nicht optimal. Dies trifft insbesondere auf die Bedürfnisse der im Schichtbetrieb beschäftigten Mitarbeiter zu. Hier ergaben sich erste Ansatzpunkte. Unter dem Namen GADAmobil wurde außerdem eine eigene Kampagne zur Erstberatung entwickelt, denn die bessere Vermarktung des Verkehrsangebots wurde ebenfalls als eine vorrangige Maßnahme identifiziert. Es wurden umgehend Informationen zusammengestellt: zum öffentlichen Personennahverkehr, über Radwegeverbindungen, Möglichkeiten zur Koordination von Fahrgemeinschaften und eine Börse für Wohnungen in der Nähe des Arbeitsplatzes. Ein Mobilitätsportal ist bereits geplant, es wird in Kürze umgesetzt werden. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder beim etwa vier Kilometer entfernten S-Bahnhof Olching sollen eigens für GADA-Mitarbeiter eingerichtet werden. Für das Frühjahr 2011 ist überdies eine „Pedelec-Rallye“ geplant, um das Fahrradfahren mit elektrischer Unterstützung populärer zu machen.

Die Busverbindung zum Gewerbegebiet konnte erheblich verbessert werden, ein Radweg Richtung Feldgeding wird im kommenden Jahr fertiggestellt. Außerhalb der Fahrzeiten des Busses wird ein Anruf-Sammeltaxi organisiert. Als Sofortmaßnahme wurde ein Flyer mit allen Mobilitätsinformationen zusammengestellt, der neuen Mitarbeitern überreicht wird.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	1.130 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	790.960 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	124 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	140 t/a
Konzeptentwicklung:	Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

Gemeinden Fell und Longuich.

Das Moseltal erfreut sich großer Beliebtheit bei Besuchern. Vor allem Radwanderer schätzen die Region wegen ihrer hervorragenden Radwege-Anbindung. In den Gemeinden Longuich und Fell, 13 Kilometer nördlich von Tier, gibt es daher zahlreiche Gaststätten, Hotels und private Übernachtungsangebote. Doch so gut sich die Fahrradinfrastruktur auch präsentiert, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist in beiden Orten nicht optimal. Daher haben sich die Gemeinden – Longuich mit 1.350 Einwohnern, Fell mit 2.400 – zusammengetan, um ein gemeinsames Mobilitätsmanagement-Konzept für ihre Region zu erstellen.

Der Verkehr innerhalb der Gemeinden soll ebenso verlagert werden wie der Verkehr zum Mittelzentrum Schweich und zum Oberzentrum Trier. Bessere Busanbindungen, Schnupperangebote für Pedelecs und die betriebsübergreifende Koordination von Fahrgemeinschaften werden dafür organisiert. In Trier und Schweich sollen Beschäftigte Schüler aus Longuich und Fell mitnehmen. Mitfahrhaltestellen in beiden Orten ergänzen das Konzept. Zudem soll die Fahrradanbindung an Schweich verbessert werden. Ein überregionales Leihfahrradsystem ist ebenfalls vorgesehen. Die wegweisende Kooperation zweier Gemeinden dieser Größenordnung sicherte dem Konzept den 3. Platz für kommunales Mobilitätsmanagement beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe:	3.750 Einwohner
Konzeptentwicklung:	Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung und Moderation

Gemeinde Kleinmachnow.

Kleinmachnow in Brandenburg liegt an der südwestlichen Landesgrenze von Berlin und nahe Potsdam. In Gemeinde und Gemeindeamt gab es bisher themenbezogenes, aber kein umfassendes betriebliches bzw. kommunales Mobilitätsmanagement. Im Mittelpunkt des nun erarbeiteten Konzepts für das Gemeindeamt stehen Information und Kommunikation über bestehende gute Alternativen zur Anreise mit dem Pkw: Was sind die besten Angebote und Verbindungen im ÖV? Welche Vorteile bietet die Fahrt zur Arbeit mit dem Rad? Wie können Kosten und Emissionen durch Kombination von Verkehrsmitteln verringert werden? Zum Umsteigen beitragen soll der „KLM Mobilitäts(stadt)plan“, in dem das Gemeindegebiet und die Standorte des Gemeindeamts, deren spezifische Erreichbarkeit auch untereinander, die dazu passenden Mobilitätsangebote und deren Nutzung informativ herausgestellt werden. Der Plan und abgeleitete Maßnahmen sollen zeigen, dass die meisten Ziele problemlos auch ohne Pkw erreicht werden können. Unterstützend sollen zentrale kommunale Informationsorte an Bushaltestellen geschaffen und die Förderung des Services rund um das Fahrrad entwickelt werden.

Für eine Erfolgseinschätzung ist es noch zu früh. Aktuelle Entwicklungen stimmen jedoch optimistisch. So wird im Dezember 2010 das neue „TKS-Busnetz“ – TKS steht für Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf – eingeführt, mit dem das Rathaus besser erreichbar wird und die Verbindungen innerhalb der Gemeinde sowie zu Regionalbahn, S- und U-Bahn sowie Straßenbahn in Berlin Zehlendorf, Teltow und Potsdam gestärkt werden. Das Gemeindeamt einer der kinderreichsten Gemeinden Deutschlands möchte damit ein Zeichen setzen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	277 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	254.237 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	162 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	45 t/a
Untersuchter Standort:	Gemeindeamt Kleinmachnow
Konzeptentwicklung:	Reinhard Crome, team red Deutschland GmbH

Gemeinde Planegg.

Die Gemeine Planegg liegt an der Würm im Süden der Landeshauptstadt München. Die zwei Ortsteile Planegg und Martinsried leiden unter der hohen Verkehrslast auf den Hauptstraßen, die auch eine Barrierewirkung für die Ortsteile haben. Während der Ortsteil Planegg mit dem Gewerbegebiet Steinkirchen baulich sehr gefestigte Strukturen hat, gibt es in Martinsried eine große Dynamik durch den Bau der U-Bahn und die Neubauten der Hochschuleinrichtungen. Dementsprechend wurden beide Facetten berücksichtigt. Im Gewerbegebiet Steinkirchen wurde zusätzlich eine Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung durchgeführt, da hier oft erheblicher Parkplatzmangel herrscht. Das Mobilitätsmanagement-Konzept soll nun dazu beitragen, den Autoverkehr und seine Folgen zu reduzieren, den Umweltverbund zu stärken und neue Perspektiven für die Planung zu erarbeiten. Potenzial haben hier insbesondere der Radverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Maßnahmen sehen primär Informationen vor, die auf dem bestehenden Mobilitätsangebot aufbauen. Neben einer spezifischen Mobilitätsbroschüre, kontinuierlicher Pressearbeit, Aktionstagen und einer Mobilitätsplattform im Internet wird auch eine Mobilitätszentrale empfohlen, die den Aufgabenbereich des Bürgerbüros erweitert. Das bestehende Pilotprojekt zum Neubürgermarketing könnte gemeinsam mit der Landeshauptstadt München weiterentwickelt werden.

Das Konzept wurde gemeinsam mit der Verwaltung entwickelt und den Verantwortlichen vorgestellt. In einem nächsten Schritt werden die Ergebnisse der Bürgermeisterin präsentiert. Es gibt Überlegungen, die Befragung, die im Industriegebiet Steinkirchen durchgeführt wurde, auf alle anderen Unternehmen auszuweiten.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 2.000 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 30 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 60 t/a
Untersuchter Standort: Gewerbegebiet Steinkirchen
Konzeptentwicklung: Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

Gemeinde Pullach im Isartal.

Ein gutes Mobilitätsangebot gibt es in Pullach im Isartal, im Süden der Landeshauptstadt München gelegen, schon lange. Was bislang fehlte, sind umfassende Informationen zum Thema. Aus diesem Grund soll ein eigenes Mobilitätsportal eingerichtet werden. Weil die großen Unternehmen in der Gemeinde und der dort ansässige Bundesnachrichtendienst viel Verkehr und Parkplatzprobleme verursachen, soll eine Befragung der Beteiligten dazu dienen, Potenziale für ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu finden. Bei den Schulen Pullachs wiederum gibt es eine hohe Zahl von „Elterntaxis“: Die Kinder werden von ihren Eltern zur Schule gefahren und abgeholt. Dies führt zu Gefährdungspunkten im Straßenverkehr in der Umgebung. Die Bürger Pullachs klagen über eine hohe Verkehrsbelastung, die sich durch die erhobenen Daten kaum belegen lässt. Der Eindruck entsteht offenbar durch die Bahnübergänge, die den Pkw-Verkehr in Wellen durch den Ort leiten. Die Gemeinde Pullach bemüht sich intensiv, den Umweltverbund zu stärken. Das Konzept konzentriert sich aus diesem Grund auf die Vermarktung der vorhandenen, guten Angebote.

Schon die Entwicklung des strategischen Konzepts für die Gemeinde Pullach verlief äußerst konstruktiv, sodass dem Gemeinderat ein erster Zwischenstand der Pläne vorgestellt wurde. Dort wird in einem nächsten Schritt auch entschieden, welche Maßnahmen zuerst umgesetzt werden. Befragungen als Grundlage für ein betriebliches Mobilitätsmanagement bei Behörden und Unternehmen sowie einer Schule wurden bereits gestartet.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 9.000 Einwohner
Konzeptentwicklung: Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

Gemeinde St. Leon-Rot.

Die zentralen Vorschläge im Mobilitätsmanagement-Konzept für die Gemeinde St. Leon-Rot in Baden-Württemberg ergänzen die bestehenden Ziele der kommunalen Verkehrsgestaltung um den Vorsatz der Reduktion von Fahrleistung, Treibstoffverbrauch und CO_2-Ausstoß in der Gemeinde. Dazu gehört, dass die Gemeinde auf die Einführung eines Tempolimits auf der Autobahn A 5 hinwirken will – was auch aus Lärmschutzgründen wünschenswert wäre. Bei Fahrten innerhalb der Gemeinde soll ein spritsparender Fahrstil gefördert werden. Mehrere Kampagnen sollen darüber hinaus für eine umweltschonendere Nutzung der Verkehrsmittel werben, etwa „Weniger Kurzstrecken“, „Sparsame Öle und Treibstoffe“, „Sparsame Straßenbeläge und Reifen“.

Auch eine CO_2-Richtlinie „Kommunaler Fuhrpark“ ist geplant. Allein durch diese Maßnahmen ist eine CO_2-Reduzierung kurzfristig in einem verhältnismäßig hohen Maße möglich. Insgesamt sollen bis zum Jahr 2013 die Emissionen in der Gemeinde um rund zehn Prozent gemindert werden. Weiterhin ist im Maßnahmenmix die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Fahrrad- und des Fußgängerverkehrs vorgesehen.

Vor allem die Idee, das Tempo auf der nahen Autobahn A5 zu verringern, wird in der Gemeindeverwaltung derzeit intensiv diskutiert. Zumal schon mehrfach der Versuch unternommen wurde, dies zu erreichen – bislang aus anderen Gründen. Mit dem Argument des Klimaschutzes könnte bei diesem Thema ein Durchbruch erzielt werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: 12.700 Einwohner

Konzeptentwicklung: Dr. Ralf Determeyer, Beauftragter für Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH, Karlsruhe

Handwerkskammer Münster.

Der Verwaltungsstandort verfügt mit seiner Innenstadtlage über eine sehr gute Anbindung an den ÖV und an das städtische Radwegenetz. Das Handwerkskammer Bildungszentrum (HBZ) mit seinen Aus-, Fort- und Weiterbildungsangeboten für jährlich 1.800 Teilnehmer ist trotz der Stadtrandlage gut an den ÖV und an den motorisierten Individualverkehr angebunden. Im Vordergrund des Projekts steht die Mobilität der knapp 300 Beschäftigten an beiden Standorten.

Für HBZ-Teilnehmer wurden erste Konzeptvorschläge erarbeitet. Ein Gesamtkonzept soll separat erstellt und umgesetzt werden. Bei den Beschäftigten wurden vor dem Hintergrund der sehr guten Ausgangsposition die höchsten Potenziale im Hinblick auf Fahrgemeinschaften identifiziert, die die Befragten sehr positiv bewerteten. In Abstimmung mit Stadtwerken und Unternehmen in der Nachbarschaft können weitere Verbesserungen durch eine zentrale ÖV-Beratungsstelle für Auszubildende und neue Mitarbeiter eingerichtet werden – ergänzt um Informationsmaterialien am Hauptbahnhof, Hinweise auf Haltestellen und eine Beschilderung von der Haltestelle zum HBZ. Die Park & Ride-Angebote können verbessert und die Einführung eines Jobtickets soll geprüft werden. Für die Radfahrer, die bis zu 34 Prozent ausmachen, könnten ein Regenkleidung-Verleih sowie ein Ersatzteil- bzw. Reparaturservice aufgebaut werden. Beschilderte Abstellanlagen, eine mögliche Kooperation mit der Radstation Münster sowie die verstärkte Nutzung von Diensträdern komplettieren das Konzept.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 278 Beschäftigte

Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 338.983 km/a

CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 216 kg/a

CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 60 t/a

Untersuchte Standorte: Echelmeyerstr., Bismarckallee

Konzeptentwicklung: Gernot Steinberg, Planersocietät

Hansestadt Rostock, Stadtverwaltung.

Die Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock ist auf zahlreiche Standorte im gesamten Stadtgebiet verteilt, die unterschiedlich gut in das öffentliche Personennahverkehrs-, Straßen- und Radverkehrsnetz eingebunden sind. Ziele der Mobilitätsmanagement-Beratung waren, die CO_2-Einsparpotenziale durch mögliche Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit sowie für Dienstwege zu ermitteln und Empfehlungen für konkrete Umsetzungsschritte zu erarbeiten. Zur Ermittlung der Mobilitätsgewohnheiten der Mitarbeiterschaft wurden alle Bediensteten der Stadtverwaltung sowie des Südstadtklinikums und des Volkstheaters befragt. Die Standortanalyse wurde für das Haus des Bauwesens am Holbeinplatz, einem Verkehrsknotenpunkt, durchgeführt.

An dem Projekt waren alle relevanten Ämter und Institutionen beteiligt, die entweder an dem Hauptstandort ansässig sind, über Dienstfahrzeuge verfügen oder für das Fuhrparkmanagement zuständig sind. Aus den gewonnenen Daten wurden Maßnahmen für die verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch ein Jobticket, die Fahrradnutzung für Dienstwege und Einsparungen durch ein Fuhrparkmanagement erstellt.

Die Erstberatung hat der Stadtverwaltung deutlich gemacht, welche Potenziale verschiedene Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements zur CO_2-Einsparung haben. Der größte CO_2-Einspareffekt von 40 Prozent kann nach der Analyse durch eine Förderung des Radfahrens zur Arbeit erreicht werden. Dies ist durch investive Maßnahmen wie die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten und durch eine bessere Kommunikation an den Standorten umsetzbar.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 288 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 112.994 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 69 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 20 t/a
Untersuchter Standort: Haus des Bauwesens
Konzeptentwicklung: Torsten Ruhm, team red Deutschland GmbH

HDI – Gerling.

Gut, wenn ein Versicherer Vorsorge trifft: Das Unternehmen unterstützt schon lange die Mobilitätseffizienz seiner Mitarbeiter mit Instrumenten wie Jobticket, Parkraumbewirtschaftung oder Dienstfahrrädern. Ganz bewusst gibt es kein flächendeckendes Angebot von Firmenwagen, weder als Gehaltsbestandteil noch als Gehaltsumwandlung. 2009 erfolgte eine Standortverlagerung aus der Kölner Innenstadt in die ehemaligen Messehallen am Köln-Deutzer Bahnhof. Im Rahmen des Umzugs sollte die Finanzierung des Jobtickets verändert werden. Ziel dabei war auch, die Nutzungsquote zu erhöhen. Für den Standort Köln wurde ein ganzheitliches Mobilitätskonzept zur Optimierung der betrieblichen Mobilität erstellt. Darin enthalten waren Vorschläge zur Senkung der durch dienstliche und Mitarbeitermobilität verursachten Umweltbelastung und der daraus resultierenden Vollkosten und Einsparpotenziale zur Senkung des CO_2-Ausstoßes. Insgesamt weist das Konzept beim CO_2-Ausstoß ein Einsparpotenzial von zehn Prozent im Jahr aus. Bei der dienstlichen Mobilität lag der Fokus der Vorschläge auf der Optimierung von Dienstreisen. Maßnahmen dazu waren der Einsatz einer internetbasierten Software zur Planung von Reisen im optimalen Mobilitätsmix und Spritspartrainings für den Außendienst.

Bei der Mitarbeitermobilität wurden die Vorschläge vor allem auf die Steigerung der Nutzungsquote des Jobtickets gesetzt. So könnte eine Steigerung der Quote durch ein Schnupperangebot oder eine Mitarbeiter-werben-Mitarbeiter-Aktion erreicht werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 3.000 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 621.469 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 37 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 110 t/a
Konzeptentwicklung: Michael Schramek, EcoLibro GmbH

HeidelbergCement AG.

Die Produktion von Zement ist naturgemäß mit hohen CO_2-Emissionen verbunden. Die Hälfte davon geht auf die Entsäuerung des Kalksteins bei der Klinkerherstellung zurück. 40 Prozent entstehen beim Brennen des Zementklinkers. Je fünf Prozent entfallen auf elektrische Energie und Transport. Die Minimierung der CO_2-Emissionen ist daher schon lange eines der zentralen Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie von HeidelbergCement. Bis 2009 hat das Unternehmen die spezifischen Netto-Emissionen gegenüber 1990 um 19 Prozent gesenkt und will sich auch weiterhin verbessern.

Klimaschutz ist aber auch für die Mitarbeiter ein wichtiges Thema, und jeder Einzelne kann selbst etwas dafür tun: Rund 50 Prozent der Beschäftigten am Standort Heidelberg nutzen ihren privaten Pkw, um zur Arbeit zu fahren. Dabei ist die Betriebsstätte sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Durch Gleitzeit haben die Mitarbeiter gute Voraussetzungen, sich an den Abfahrtszeiten zu orientieren. Tatsächlich können sich 18 Prozent der Beschäftigten vorstellen, den ÖV zu nutzen, zusätzlich zu den 26 Prozent, die das bereits tun. Auch für Radfahrer und Fahrgemeinschaften ist ein Potenzial vorhanden. Ein Jobticket-Angebot gehört zu den wichtigsten Maßnahmen und wird den Mitarbeitern schon seit acht Jahren angeboten. Künftig wird das Ticket insbesondere bei neuen Mitarbeitern stärker kommuniziert. Weitere Maßnahmen sind bereits umgesetzt: Den Radfahrern stehen mehrere neu gebaute Duschen zur Verfügung. Die Möglichkeiten, Videokonferenzen abzuhalten, wurden optimiert. Ab 2011 gibt es im Intranet eine Fahrgemeinschaftsbörse für Mitarbeiter.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	589 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	621.469 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	187 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	110 t/a
Konzeptentwicklung:	Horst Benz, Telenet AG

Hochschule Mannheim.

Ein Konzept mit jeder Menge Potenzial: Bei dem vorliegenden Projekt zum Mobilitätsmanagement an der Hochschule Mannheim geht es erst einmal um die Situation der ca. 500 Mitarbeiter. Im nächsten großen Schritt sollen dann auch die 4.500 Studierenden an der Hochschule eingebunden werden. Denn auch die werden künftig Parkplatzprobleme bekommen, weil ein neues Stadtquartier („Mannheim 21“) gebaut werden soll und damit 300 eigene Parkplätze und zahlreiche in den umliegenden Straßen wegfallen werden. Davon abgesehen, dass der Parkdruck in der Gegend durch das neue Quartier ohnehin deutlich zunehmen wird. Begegnen will man diesem Druck im Rahmen des Mobilitätsmanagements mit einem umfassenden Mix von Maßnahmen, mit denen nicht nur der öffentliche Personennahverkehr, sondern auch der Verkehr zu Fuß und mit dem Fahrrad gefördert wird. Darüber hinaus sollen die Mitarbeiter motiviert werden, Fahrgemeinschaften zu bilden, auch Carsharing-Angebote sind im Bereich des Möglichen.

Gemeinsame Mobilitätsmanagement-Maßnahmen mit dem Unternehmen John Deere, das in der Nachbarschaft angesiedelt ist, könnten eine weitere große Entlastung bringen.

Der Internetzugang zu den Fahrplandaten des öffentlichen Personennahverkehrs ist bereits realisiert, ebenso wurden Fahrradabstellanlagen errichtet. Von den vorgeschlagenen Maßnahmen möchte die Hochschule Mannheim weitere zeitnah umsetzen, vor allem die Einrichtung einer Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement, die dann die weitere Planung übernehmen soll. Eine Fahrgemeinschaftsbörse, bevorzugte Stellplätze für Fahrgemeinschaften und die Errichtung von Duschen und Umkleidemöglichkeiten stehen außerdem auf der Agenda.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	510 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	960.452 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	333 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	170 t/a
Konzeptentwicklung:	Horst Benz, Telenet AG

IBM Deutschland.

Der Standort Mainz des weltweit tätigen IT-Unternehmens IBM ist der viertgröße in Deutschland. Die Betriebsstätte zeichnet sich durch eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem Auto über zwei Autobahn-Anschlussstellen aus. Die Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrsnetz ist dagegen unzureichend. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad wird durch die Lage auf einem Hochplateau zusätzlich erschwert. In einer eigenen Erhebung hat IBM das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten erfasst. Nur ein Viertel der Beschäftigten wohnen in einem typischen Fahrrad-Einzugsbereich, dagegen 47 Prozent in mehr als 25 Kilometer Entfernung. Mit knapp 60 Prozent ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel. Ziel von IBM ist es, die unternehmensbezogene Mobilität in eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie einzubetten. Bereits heute sind beispielsweise überdachte Fahrradabstellanlagen und Duschen vorhanden. Für Dienstwagen bestehen ambitionierte Umweltstandards sowie ein Eco-Anreizprogramm. Für die Beschäftigten ist vor allem die Einführung eines Jobtickets von Interesse. Auch die Verlegung einer Bushaltestelle unmittelbar vor den Haupteingang des Standorts und eine direktere Linienführung der Busse in die Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof würden eine massive Verbesserung der Ausgangslage bedeuten. Alle Möglichkeiten werden mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen diskutiert und auf Realisierbarkeit geprüft.

Das Konzept von IBM zeichnet sich durch die konsequente Weiterentwicklung bereits vor Jahren eingeführter Ansätze, die Nutzung der unternehmenseigenen IT-Kompetenzen bei der Organisation von Fahrgemeinschaften sowie durch das Herangehen an die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs aus.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: k. A.*
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 2.259.887 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 244 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 400 t/a
Konzeptentwicklung: Dr. Volker Blees, Verkehrslösungen

* Auf Wunsch des Unternehmens werden zu der Zielgruppengröße keine Angaben gemacht.

IHK Darmstadt Rhein Main Neckar.

Die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar betreut in Südhessen 66.000 Mitgliedsunternehmen. Neben den Mitarbeitern nutzen jährlich rund 70.000 Kunden und Besucher aus der gesamten Region Südhessen die Angebote der IHK. Im Zuge des bundesweiten IHK-Jahresthemas 2009 „Mobilität ist Zukunft“ hat sich die IHK nun mit der Mobilität ihrer Mitarbeiter sowie ihrer Kunden und Besucher beschäftigt. Ziel ist es, die Mobilität zum und vom Standort der IHK in Darmstadt effizienter abzuwickeln und bestehende Verkehrsprobleme zu entschärfen. Zugleich soll mit dem eigenen Mobilitätsmanagement-Prozess dessen Kerngedanke gegenüber den Mitgliedsbetrieben veranschaulicht und beworben werden. Damit werden auch die Initiativen weiterer Partner in der Region unterstützt, ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren. Mit dem integrierten Konzept wird die Umsetzung des vorhandenen Interesses an öffentlichen Verkehrsmitteln und an Fahrgemeinschaften in praktisches Handeln unterstützt: durch den Anreiz zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, durch Förderung von Fahrgemeinschaften und durch gleichzeitigen Abbau der Vergünstigungen für den Pkw-Verkehr von Alleinfahrern. Ein Jobticket gehört ebenso dazu wie die Beschränkung der Zufahrt zum Parkraumangebot und die Einführung eines ausgeklügelten Informations- und Beratungsangebots.

Die Besonderheit des Konzepts liegt in dem schlüssigen integrierten Gesamtkonzept, das unter Nutzung verschiedener Maßnahmen auf die konkreten Probleme und Zielsetzungen vor Ort reagiert und damit dezidiert auch für die IHK-Mitgliedsunternehmen Test- und Vorführcharakter besitzt. Mit der Umsetzung des Konzepts wurde begonnen. Zum 1. Dezember 2010 wurde das Jobticket für die Mitarbeiter eingeführt.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 118 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 508 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 60 t/a
Konzeptentwicklung: Dr. Volker Blees, Verkehrslösungen

IKEA Walldorf.

IKEA Walldorf verfügt über eine sehr gute Anbindung an die Autobahn. Entsprechend kommt ein Großteil der Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit, denn die Erreichbarkeit über das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel ist mangelhaft: Die Bushaltestellen sind verhältnismäßig weit entfernt, die Fahrzeit mit der S-Bahn ist beträchtlich, die Infrastruktur für Radfahrer verbesserungswürdig. Der Anteil der Fahrgemeinschaften liegt bislang bei drei bis vier Prozent. Das vorliegende Konzept sieht vor, zuerst dafür zu sorgen, dass das Mobilitätsmanagement fest im Unternehmen verankert wird – durch eine entsprechende Arbeitsgruppe, die alle Aktivitäten steuert und regelmäßig die Mobilität der Mitarbeiter erfasst. Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs soll besser kommuniziert werden. Parallel soll aber auch mit der Kommune über eine Verbesserung des Angebots verhandelt werden, vor allem über kürzere Taktzeiten. Um die „letzte Meile“ – eine Strecke von rund 1.600 Metern – von den Haltestellen zum Unternehmen zu überwinden, ist das Fahrrad gut geeignet. Entsprechende Garagen können die Motivation zum Umstieg steigern. Ebenso ist die Förderung der Anschaffung von Falträdern angedacht. Schließlich können die dann noch verbleibenden Autofahrer ihre Kollegen von der Haltestelle mitnehmen.

Um den klimaschonenden Weg zur Arbeit zu fördern, hat Ikea Walldorf bereits zu einem Team-Wettbewerb aufgerufen: Pro Team werden die Kilometer pro Woche und Verkehrsmittel erfasst, um den Anteil der Autokilometer zu senken.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	307 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	195 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	60 t/a
Konzeptentwicklung:	Wolfgang Widder

Justizbehörden Trier.

Selten ergeben sich so vielversprechende Möglichkeiten, Synergien beim Mobilitätsmanagement zu nutzen wie im Fall der Justizbehörden Trier: Gleich vier Einrichtungen befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander, Land-, Amts- und Verwaltungsgericht sowie die Staatsanwaltschaft der Stadt. Auch weil sich der organisatorische Aufbau und die Struktur der öffentlichen Einrichtungen sehr stark ähneln, bieten sich betriebsübergreifende Maßnahmen an, etwa im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Um die Wirkungen etwa von Fahrgemeinschaften weiter deutlich zu erhöhen, soll die Zusammenarbeit mit weiteren Trierer Betrieben angedacht werden – in einem relativ kleinen Oberzentrum wie Trier haben solche Maßnahmen naturgemäß hohe Bedeutung. Die Situation vor Ort ist nicht zuletzt aufgrund der zentralen Lage und der begrenzten Anzahl von Stellplätzen für Pkw durch einen hohen Parkraumdruck gekennzeichnet. Tatsächlich fahren 60 Prozent der Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit, einige müssen allerdings privat Stellplätze in nahegelegenen Parkhäusern anmieten – und das trotz der sehr guten Anbindung der Einrichtungen an öffentliche Verkehrsmittel. Davon abgesehen kann man in Trier als Stadt im Tal der Mosel problemlos mit dem Fahrrad fahren oder gar, sofern man in der Innenstadt wohnt, zu Fuß zur Arbeit gehen. Das Mobilitätsmanagement-Konzept setzt auf erfolgversprechende Maßnahmen für eine kostengünstige und klimaschonende Mobilität der Beschäftigten. Dazu gehören u. a. Radabstellanlagen und Duschen für Radfahrer, eine Pedelec-Testphase sowie die Teilnahme an einem Jobticket-Programm, einer betriebsübergreifenden Koordination von Fahrgemeinschaften und an einem Carsharing-Angebot für Dienstfahrten.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	338 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	282.486 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	148 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	50 t/a
Konzeptentwicklung:	Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

KaufPark Dresden Nickern.

Der KaufPark Dresden Nickern liegt am Stadtrand und ist gut mit dem Auto zu erreichen. Parkplatzknappheit besteht nicht. Um trotzdem Beschäftigte und Kunden zu motivieren, andere, umweltgerechte Verkehrsmittel zu nutzen, sind die rund 80 im KaufPark angesiedelten Einzelhändler die wichtigsten Akteure. Das Centermanagement, das im vorliegenden Fall Projektträger ist, kann zentrale Dienstleistungen erbringen, die unmittelbare Ansprache der Mitarbeiter muss aber durch die einzelnen Arbeitgeber erfolgen. Daher ist die Einrichtung einer AG Mobilität unter Beteiligung der einzelnen Betriebe ein wichtiger Baustein des Mobilitätsmanagement-Konzepts. Die Informationen im Internet sollen zu einem attraktiven Mobilitätsportal ausgebaut werden, dabei geht es auch darum, die Umweltwirkungen der Mobilität darzustellen. Rund 75 Prozent der Beschäftigten nutzen bereits den öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrrad oder gehen zu Fuß zu Arbeit. Größeres Potenzial bietet der Kundenverkehr. Um gerade auch ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen anzusprechen, sind Hol- und Bringdienste eine wichtige Maßnahme. Innovative Fahrradverleihsysteme gehören ebenfalls dazu. Vorteil: Neue Mobilitätsangebote können in Verkaufs- und Marketingaktionen z. B. von Fahrradhändlern einbezogen werden.

Bereits im Jahr 2009 hat das Centermanagement die Servicepunkte mit Monitoren für dynamische Fahrgastinformationen ausgestattet, außerdem wurde ein Jobticket für alle Betriebe im KaufPark eingeführt. Die aktive Auseinandersetzung mit dem Klimaschutz ist daher auf einem guten Weg.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 800 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 300.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 70 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 53 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

KPMG ist eines der führenden Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen mit 140.000 Mitarbeitern in 146 Ländern. In Deutschland ist KPMG mit über 8.500 Mitarbeitern an mehr als 20 Standorten präsent. Im Rahmen der Corporate-Responsibility-Aktivitäten hat sich KPMG zu einem umfangreichen Umweltprogramm verpflichtet. Mit der Global Green Initiative sollen bis Ende 2010 die CO_2-Emissionen global um 25 Prozent gegenüber 2007 reduziert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, hat KPMG in Deutschland ein Umweltmanagementsystem eingeführt, welches seit 2009 auch nach internationalem Standard DIN EN 14001 zertifiziert ist. Der Schwerpunkt der Umweltaktivitäten von KPMG liegt auf Energieeinsparmaßnahmen an den Standorten sowie auf dem Thema Mobilität. Die KPMG-Deutschlandzentrale in Berlin hat im Rahmen des Aktionsprogramms *effizient mobil* eine Erstberatung erhalten. An den Standorten Klingelhöferstraße und Taubenstraße wurden das Mobilitätsverhalten sowie die Mobilitätsansprüche der Mitarbeiter ermittelt. Auf Basis der Erkenntnisse wurde ein Maßnahmenkonzept für die Verbesserung der Mitarbeitermobilität erarbeitet. Im Fokus steht ein verbessertes Informationsangebot an die Mitarbeiter im Rahmen der internen Kommunikationsarbeit. Darüber hinaus ist die Integration beider Unternehmensstandorte in das Verleihnetz von StadtRad Berlin geplant.

Da die KPMG an beiden Standorten schon früher die Potenziale zur Verkehrsverlagerung zu einem Großteil ausgeschöpft hat, fallen die verbliebenen Potenziale eher gering aus. Nach Abschluss der Pilotphase wird das KPMG-Mobilitätsmanagement auf weitere Standorte in Deutschland übertragen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 1.050 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 158.192 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 27 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 28 t/a
Untersuchte Standorte: Taubenstraße, Klingelhöferstraße
Konzeptentwicklung: Axel Quanz, team red Deutschland GmbH

Krankenhaus Dresden Friedrichstadt.

Im Krankenhaus Friedrichstadt in der Dresdner Altstadt arbeiten rund 2.000 Menschen. Drei Viertel von ihnen wohnen im Stadtgebiet. Die Hälfte der Arbeitswege aller Beschäftigten legen diese als Selbstfahrer im eigenen Pkw zurück. Bei denjenigen, die im Bezirk Altstadt leben, liegt der Pkw-Anteil bei 28 Prozent. Eine Mitarbeiterbefragung gab Aufschluss über die Motive der Verkehrsmittelwahl: Als erstes Hemmnis für die Nutzung des ÖV wird ein unzureichendes Angebot genannt, vor allem fehlende Anschlüsse und ein zu niedriger Takt zu Schichtzeiten. Zweitens gilt das bestehende Jobticket bei den Beschäftigten als unattraktiv. Zwar kostet es dank Massenrabatt und Arbeitgeberzuschuss nur 80 Prozent des normalen Abos, jedoch ist es nicht übertragbar und für ein Jahr bindend. Nicht einmal jeder zehnte Krankenhausmitarbeiter nutzt es gegenwärtig. Dabei zeigen sich die Beschäftigten in der Wahl der Verkehrsmittel durchaus flexibel: Nur vier von zehn Befragten nutzen Tag für Tag den gleichen Verkehrsträger. Bei den Pkw-Selbstfahrern kommt jeder Dritte gelegentlich per Rad und jeder Vierte als Mitfahrer zur Arbeit.

Angesichts dieser Ausgangslage ist es sinnvoll, Verhandlungen mit den Verkehrsbetrieben aufzunehmen – zum einen über neue Konditionen für das Jobticket, zum anderen über bessere Verbindungen und Takte zu den Tagesrandzeiten. Um den Radverkehr zu fördern, bedarf es nicht nur, wie von den Beschäftigten gewünscht, mehr überdachter und diebstahlsicherer Abstellplätze auf dem Klinikgelände, sondern auch der Unterstützung von Bike & Ride. Eine sinnvolle Maßnahme für die Krankenhausangestellten ist es daher, Fahrradboxen an wichtigen Haltepunkten am Stadtrand aufzustellen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 2.050 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.500.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 130 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 266 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich.

Im ländlichen Raum mobil zu sein bedeutet meist, mit dem Auto zu fahren. So ist es kaum verwunderlich, dass 90 Prozent der 520 Beschäftigten der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich, der Verbandsgemeindeverwaltung Wittlich-Land, der Stadtverwaltung Wittlich und der Außenstelle des Vermessungs- und Katasteramts Bernkastel-Kues und des Amtsgerichts Wittlich mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommen. Zumal die zahlreichen Parkplätze am Arbeitsort für die Mitarbeiter kostenlos nutzbar sind. Weil alle diese Verwaltungseinrichtungen räumlich nah beieinander liegen, wurde ein gemeinsames Mobilitätsmanagement-Konzept erarbeitet. Dass immerhin knapp 30 Prozent der Mitarbeiter in Wittlich selbst wohnen, lässt auf ein hohes Potenzial für die Nutzung von Fahrrädern und aufgrund der Topographie von Pedelecs schließen. Dieses soll aktiviert werden. Mitarbeiter, die von weiter außerhalb kommen, sollen dagegen motiviert werden, Fahrgemeinschaften zu gründen – vor allem auch über Betriebsgrenzen hinweg. In ländlichen Regionen wie Wittlich und in den Orten der Umgebung ist das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs eher mäßig. Die Beschäftigten zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bringen, birgt daher nur ein ausgesprochen geringes Potenzial.

Das gemeinsame Konzept der öffentlichen Einrichtungen in Wittlich wurde im Rahmen der Eifelkonferenz Ende Oktober 2010 mit Regierungsvertretern der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz sowie der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens als „Best-Practice“-Beispiel vorgestellt.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 267 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 141.243 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 94 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 25 t/a
Untersuchter Standort: Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich
Konzeptentwicklung: Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

Kreisverwaltung Gießen.

Rund 500 Beschäftigte der Kreisverwaltung sowie 150 Mitarbeiter des Jobcenters arbeiten auf einem ehemaligen Kasernengelände außerhalb der Gießener Innenstadt. Sie sollen in das betriebliche Mobilitätsmanagement eingebunden werden. 10 Prozent dieser Zielgruppe wohnen weniger als 3 und 30 Prozent weniger als 10 Kilometer vom Arbeitsort entfernt. Vier Fünftel der Beschäftigten kommen mit dem eigenen Pkw, ein Zehntel mit Bus und Bahn, der Rest mit dem Fahrrad oder als Pkw-Mitfahrer. Während der Standort direkt an einer Autobahnausfahrt liegt, ist die ÖV-Anbindung weniger gut: In unmittelbarer Nähe hält nur ein selten verkehrender Regionalbus, die nächste Haltestelle der Stadtbuslinie 2 ist einen halben Kilometer entfernt, wobei eine Hauptverkehrsstraße gequert werden muss. Radfahrern stehen Abstellmöglichkeiten im Keller und Duschen zur Verfügung.

Die Potenzialanalyse hat 63 Prozent der Beschäftigten als mögliche Wechsler zum Umweltverbund ermittelt, vor allem als mögliche ÖV-Nutzer. Wichtige erste Schritte sind daher, ein Jobticket anzubieten und mit den städtischen Verkehrsbetrieben über eine Verlängerung der Stadtbuslinie 2 zu verhandeln. Eine Fahrgemeinschaftsbörse und Angebote für Spritspartrainings können bei der effizienteren Pkw-Nutzung helfen. Um auch den häufig autolosen Besuchern die Anfahrt zu erleichtern, sollen Fahrradständer in Eingangsnähe installiert und der Weg von und zur Bushaltestelle ausgeschildert werden. Ebenfalls empfehlenswert sind eine einheitliche Adressbezeichnung von Kreisverwaltung und Jobcenter sowie detaillierte Informationen zur Anreise mit dem Umweltverbund auf dem Briefpapier und im Internet.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	611 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	960.452 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	278 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	170 t/a
Konzeptentwicklung:	Gisela Stete, Steteplanung

Kreisverwaltung Offenbach.

Ein Einkaufszentrum, das in unmittelbarer Umgebung der Kreisverwaltung Offenbach im Jahr 2008 eröffnet wurde, verschärfte die dortige Parksituation. Dem Verwaltungsgebäude blieb nur eine geringe Zahl von Parkplätzen für Beschäftigte und Besucher. Wer einen der begehrten Mitarbeiterparkplätze erhält, wurde bislang durch eine jährliche Verlosung ermittelt. Körperlich behinderte Beschäftigte haben ein Vorrecht auf einen Stellplatz. Vorrangiges Ziel des Aktionsplans für ein effizientes Mobilitätsmanagement ist die aktive Vermittlung von Fahrgemeinschaften. Außerdem soll, fachlich beraten von entsprechenden Experten, der Fuhrpark der Verwaltung professionell koordiniert werden. Um den Fahrradverkehr zu fördern, sollen zusätzliche, gesicherte Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Da die Bereitstellung von Parkplätzen eine geldwerte Leistung für Autofahrer ist, kann die Erhebung von Parkgebühren für mehr Gerechtigkeit sorgen. Körperlich behinderte Mitarbeiter und häufig im Außendienst Beschäftigte sind davon ausgenommen. Vorteil dieser Lösung: Die anfallenden Gebühren können dazu beitragen, die Kosten für das Jobticket gegenzufinanzieren.

Mit der Einführung des Jobtickets noch während der Beratungsphase konnte der Anteil der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs von 15 Prozent im März 2010 auf 33 Prozent im September 2010 gesteigert werden – ein Erfolg, der bestätigt, wie groß das Potenzial für den Nahverkehr im vorliegenden Fall ist. Im gleichen Zeitraum sank der Anteil der Pkw-Nutzer am Modal Split von 78 auf 59 Prozent – mittelfristig angestrebt werden hier 52 Prozent.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	864 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	790.960 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	162 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	140 t/a
Konzeptentwicklung:	Thomas Stahl, LNO Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Kreisverwaltung Rhein-Sieg-Kreis.

Die Kreisverwaltung Siegburg selbst ist zwar hervorragend an den Bahnhof Siegburg/Bonn und damit an den öffentlichen Nahverkehr angebunden – die vielen Ziele der Mitarbeiter in ihrer Dienstzeit sind es oft nicht: Alternativen zur Nutzung des Pkws sind daher, abgesehen von den dicht bedienten Hauptrouten im ÖV, schwer zu finden. Die Mobilität der Verwaltung dient im Wesentlichen dazu, die Mitarbeiter zur Wahrnehmung ihrer originären Aufgaben im Kreisgebiet zu transportieren. Dazu können überwiegend handelsübliche Fahrzeuge genutzt werden, nur wenige Ämter benötigen speziell ausgestattete Wagen oder müssen umfangreiches Gerät mit sich führen. Hauptziel des vorliegenden Konzepts ist es daher, die dienstlichen Fahrten umweltgerechter zu gestalten. Dabei werden bislang vor allem Privat-Pkw genutzt. Damit werden gegen eine entsprechende Kostenerstattung etwa doppelt so viele Kilometer gefahren wie mit den Fahrzeugen des kreiseigenen Fuhrparks.

Der wichtigste Maßnahmenvorschlag wäre daher, den Einsatz von Privatfahrzeugen konsequent zu reduzieren. Damit könnten sowohl die Kosten als auch der CO_2-Ausstoß der Kreisverwaltung in einem ersten Schritt deutlich gesenkt werden. Weiterhin wird vorgeschlagen, die Bewirtschaftung des Fahrzeugpools auf Carsharing-Technologie umzustellen. Übergreifend kann ein Mobilitätsdienstleistungszentrum diese und weitere Maßnahmen koordinieren. Dazu gehören die Förderung von Dienstfahrten per ÖV, die Steigerung der Nutzerquote des Job-/Parktickets, die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in den Außenstellen sowie einer Software zur Disposition und Routenoptimierung, um den größtenteils unvermeidbaren Verkehr mit dem Auto so klimaschonend wie möglich zu gestalten.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	1.099 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	564.972 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	91 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	100 t/a
Konzeptentwicklung:	Michael Schramek, EcoLibro GmbH

Kreisverwaltung Trier-Saarburg.

Wege mit einem anderen, umweltfreundlicheren Verkehrsmittel zurückzulegen, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Noch effizienter ist es natürlich, Wege vollständig einzusparen – etwa durch Telearbeit. Die Kreisverwaltung Trier-Saarburg plant daher, den Umfang der bereits praktizierten tageweisen Telearbeit auszuweiten. Das Mobilitätsmanagement richtet sich in erster Linie an die Beschäftigten, die außerhalb der Stadt in den Umlandgemeinden wohnen – etwa die Hälfte davon könnte auf eine gute Verbindung des öffentlichen Nahverkehrs umsteigen. Für die andere Hälfte der Mitarbeiter kann die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert werden. Weil es sich um eine verhältnismäßig kleine Zielgruppe handelt, steht die Zusammenarbeit mit anderen innerstädtischen Einrichtungen im Vordergrund, um betriebsübergreifende Fahrgemeinschaften zu koordinieren. Wer in Trier oder im nahen Umland wohnt, soll dazu motiviert werden, den Umweltverbund zu nutzen oder mit dem Rad zu fahren. Zu den geplanten Maßnahmen gehört daher auch die Anschaffung moderner Fahrradabstellanlagen.

Weil es keinen Etatansatz für das Mobilitätsmanagement gibt, die Kreisverwaltung Trier-Saarburg aber an verwaltungsrechtliche Vorgaben gebunden ist, stellt die Finanzierung der Maßnahmen eine große Herausforderung dar. Trotzdem wurde bereits im April 2010 das Jobticket des Verkehrsverbunds Region Trier eingeführt, das schon jetzt rege von den ersten Mitarbeitern genutzt wird.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	310 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	282.486 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	161 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	50 t/a
Konzeptentwicklung:	Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

Landeshauptstadt Dresden, Loschwitz.

Der historische Ortskern Dresden-Loschwitz im Osten der Landeshauptstadt ist ein beliebtes Ausflugs- und Einkaufsziel, aber auch ein wichtiger Verkehrsknoten. Die hohe Verkehrsbelastung macht sich vor allem in der hohen Verkehrsdichte am Körnerplatz und auf der Elb-Brücke „Blaues Wunder“ bemerkbar. Daraus ergab sich die Zielstellung für das kommunale Mobilitätsmanagement-Konzept, einerseits die Anwohner zu entlasten, andererseits aber die Geschäftsgrundlage der ansässigen Gewerbetreibenden zu erhalten. Der Verkehr soll auf den Umweltverbund gelenkt werden, ohne die Erreichbarkeit des Ortskerns für notwendige Pkw-Fahrten einzuschränken. Dafür wurden zunächst Expertengespräche zur Verkehrssituation, zu den spezifischen Mobilitätsanforderungen und zu Lösungsvorschlägen für das Verkehrsproblem mit Bürgervertretung, Vertretern von Sport- und Kulturvereinen sowie der Mehrzahl der Gewerbetreibenden geführt. Außerdem erhielten alle Gewerbetreibenden in einer schriftlichen Befragung die Möglichkeit zur persönlichen Beteiligung. Die Befragungsergebnisse mündeten in verschiedene Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, die im Rahmen einer öffentlichen Ortsbeiratssitzung diskutiert wurden. Dazu gehören Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Information, wie die Einrichtung elektronischer Abfahrtstafeln im ÖV, Maßnahmen mit ökonomischen Anreizen, etwa ein ÖV-Kombiticket für Veranstaltungen, und investive Maßnahmen mit direktem Bezug auf das Verkehrsangebot, wie z. B. infrastrukturelle Verbesserungen für den Fahrradverkehr.

Das Projekt hat im Stadtteil Loschwitz – insbesondere bei den Gewerbetreibenden und den Vereinen – Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige Mobilität geschaffen. Darüber hinaus trug es dazu bei, dass Maßnahmen wie die Vervollständigung des rechtselbischen Radwegs oder die Ausweitung der Beschilderung der Bergbahn nun mit größerem Nachdruck verfolgt bzw. neu initiiert werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 20.000 Einwohner

Konzeptentwicklung: Dr. Ralf Hedel, Probst & Consorten Marketing – Beratung

Landeshauptstadt Hannover.

Kommunales Mobilitätsmanagement wird in Hannover mit seinen 521.000 Einwohnern in vielen Bereichen bereits praktiziert. Eine strategische Ausrichtung und die Verankerung in allen wichtigen Planungs- und Entscheidungsebenen ist allerdings noch nicht erfolgt. Dazu soll der Masterplan Mobilität 2025 beitragen. Kommunales Mobilitätsmanagement wird darin als Zielbereich und Querschnittsaufgabe beschrieben und soll künftig auf möglichst vielen Planungsebenen Berücksichtigung finden. Dies gilt auch für die Kooperation zwischen Stadt und Region. Insbesondere bei der Entwicklung von Standorten mit hoher Mobilitätsnachfrage, gewerblichen Standorten, im Wohnungsbau oder im Freizeit- und Erholungsbereich sollen die Akteure früh zusammenarbeiten. Das kommunale Mobilitätsmanagement in Hannover soll Aktivitäten anregen, Konzepte einfordern, Hilfestellung geben und Erfolgskontrollen durchführen. Auch für das betriebliche Mobilitätsmanagement soll es stärkere Impulse geben. In diesem Wechselspiel will Hannover eine aktive Rolle übernehmen – nicht zuletzt durch bessere Information, Services und Koordination.

Das Projekt *effizient mobil* hat dazu beigetragen, dass kommunales Mobilitätsmanagement im Masterplan ein eigenes Kapitel erhält. Ein wichtiges Kriterium der Erfolgskontrolle wird sein, ob festgestellt werden kann, wie sich neue Formen eines effizienten Zusammenspiels der Akteure in möglichst frühen Planungsstadien entwickeln. Die weitere Entwicklung von Mobilitätsverhalten, Verkehrsangeboten, Service- und Informationsstrukturen wird an den Leitbildern des Masterplans gemessen werden. Geeignete Kontrollmethoden zu entwickeln ist Bestandteil der dort formulierten Aufgabenstellung.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 521.000 Einwohner

Konzeptentwicklung: Klaus Schäfer-Breede, Büro für Verkehrsökologie

Landeshauptstadt Hannover, Baudezernat.

Das Baudezernat der Landeshauptstadt Hannover liegt in der Innenstadt in direkter Nachbarschaft zum neuen Rathaus. Der Standort ist mit allen Verkehrsmitteln gut zu erreichen: Für den motorisierten Individualverkehr sind die Lage am Innenstadtring und die entspannte Parksituation im öffentlichen Raum sowie über 45 mietbare Pkw-Stellplätze für die Beschäftigten vorteilhaft. Die Anbindung an U- und Stadtbahn sowie an den öffentlichen Busverkehr ist ebenfalls gut. Auch per Fahrrad ist das Baudezernat über das großzügig ausgebaute Radwegenetz optimal zu erreichen. Am und im Gebäude befinden sich fast 100 Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder. Allerdings sind diese überwiegend unkomfortabel zu erreichen. Duschen und Umkleiden existieren bislang nicht. Viele Mitarbeiter nutzen Bus und Bahn für ihren Arbeitsweg, im Sommer verstärkt auch das Rad. Relativ wenige Mitarbeiter nutzen ein Auto für den Arbeitsweg. Häufig wird hingegen zu Fuß gegangen. Diejenigen, die das Auto nutzen, gaben in einer Befragung Bequemlichkeit / Gewohnheit und den Transport von Material als Gründe an.

Hier besteht Potenzial zur Veränderung, das im Rahmen des Mobilitätsmanagement-Konzepts aktivierbar ist. Der Schwerpunkt liegt dabei eindeutig auf der Förderung der Fahrradnutzung. Dies betrifft sowohl die Arbeitswege der Mitarbeiter als auch die Dienstfahrten, da diese fast immer innerhalb der Stadtgrenzen stattfinden. Für letztere empfiehlt sich die Anschaffung neuer Dienstfahrräder in größerem Umfang. Für die weiter entfernt wohnenden Beschäftigten werden die Einführung von Pedelecs oder die kombinierte Nutzung von ÖV und Fahrrad in Erwägung gezogen. Ein Zuschuss zum ÖV-Firmen-Abo im Rahmen der steuerfreien Sachzuwendung kann hier für einen weiteren Anreiz zum Umsteigen sorgen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	418 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	282.486 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	120 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	50 t/a
Konzeptentwicklung:	Dieter Brübach, B.A.U.M.

Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtverwaltung.

Etwa 900 Beschäftigte an 16 Innenstadtstandorten sind die primäre Zielgruppe – von insgesamt ca. 2.400 städtischen Beschäftigten. Ziel des Konzepts ist es, bisherige Defizite zu erkennen und anzugehen, und das unter Berücksichtigung der sehr unterschiedlichen Problemlagen bezüglich Parken, Radinfrastruktur und Möglichkeiten des öffentlichen Nahverkehrs an den 16 Standorten. Das Jobticket, das zu Beginn unter anderem wegen fehlender Information nur von weniger als fünf Prozent der Mitarbeiter genutzt wurde, wird durch Bewerben bereits deutlich besser angenommen. Das ist eine von zehn Baustellen, an denen eine dezernatsübergreifende Arbeitsgruppe inzwischen arbeitet. Eine städtische Mitfahrzentrale, Verbesserungen der Radinfrastruktur und Anschaffung von Diensträdern, Hilfen bei ÖV-Fahrplänen, Aktionstage, Einsatz von Carsharing etc. sind weitere Baustellen, bei denen sich deutliche Fortschritte abzeichnen.

Die Verwaltungsspitze der Landeshauptstadt hat das Grobkonzept des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Dezernentenkonferenz diskutiert und gutgeheißen, ebenso wie der Personalrat seine Unterstützung und Mitarbeit zugesagt hat. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen hat bereits begonnen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	867 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	69 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	60 t/a
Konzeptentwicklung:	Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft mbH.

Das Leipziger Kreuzstraßenviertel liegt am südwestlichen Rand des Stadtteils Neustadt-Neuschönefeld. Es besteht überwiegend aus Wohngebäuden in Großtafelbauweise, die in den 1980er Jahren errichtet wurden. Vereinzelt existieren noch Gründerzeitgebäude aus der vorherigen Bebauungsphase. Die Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft (LWB) als Eigentümer der über 1.000 Mietwohnungen dieses Viertels möchte für ihre Mieter auch den Verkehr in die Nachhaltigkeitsstrategie einbeziehen, da für die Energieeffizienz eines Stadtteils nicht nur die Einsparung von Heizenergie, sondern auch die Einsparung von Energie im Verkehrsbereich zählt. Das Mobilitätsmanagement zielt auf die Mieter ab, um die bereits sehr umweltfreundliche Struktur auch für neue Mieter zu stabilisieren. Eine schriftliche Mieterbefragung ergab eine starke Dominanz des Fußgängerverkehrs und eine geringe Anzahl verfügbarer Pkw.

Die zwölf entwickelten Maßnahmen reichen von einer Zeitkarte für den öffentlichen Personennahverkehr als Prämie für Neumieter über Fahrradboxen an den Wohngebäuden bis hin zur Ausweisung attraktiver Fußwegrouten. Für die Kommunikation mit Mietern und Interessenten schlägt das Konzept zudem die Einrichtung eines Arbeitskreises mit Mietern sowie eine aktive Kommunikation über die Mieterzeitung und weitere Kanäle vor.

Darüber hinaus plant die LWB die Einbindung eines Moduls zur ÖV-Fahrplaninformation in ein Informationssystem, bei dem den Mietern über eine Datenleitung in den Wohnungen ansonsten vor allem verbrauchsabhängige Daten zu Heizung, Wasser und Strom mittels eines Bildschirms in Text und Bild angezeigt werden sollen. Hierzu laufen bereits die ersten Vorbereitungen, sodass bereits in naher Zukunft auf praktische Erfahrungen zurückgegriffen werden kann.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: Bewohner der ca. 1.000 Wohnungen

Konzeptentwicklung: Matthias Reichmuth, Leipziger Institut für Energie GmbH

Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG.

Die Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG verantwortet die Verteilung und den Vertrieb des Warensortiments der Firma Lidl in Berlin und Teilen Brandenburgs: Zu Lidl gehören in dieser Vertriebsregion über 80 Filialen, die über das regionale Lager in Großbeeren und einer leistungsfähigen Logistik zuverlässig mit Waren versorgt werden. Die Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG als Projektträger beschäftigt sich im Rahmen des Umweltmanagements mit der Reduzierung negativer Umweltauswirkungen des betrieblichen Handelns. Als Ergänzung der bisherigen Aktivitäten widmete sich dieses Projekt dem Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter auf dem Weg von und zur Arbeit. Ziel war es, neue Ideen für den unverzichtbaren Arbeitsweg zu kreieren. Hierzu wurden das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsansprüche der Mitarbeiter mit einer Wohn-/Standort-Analyse und einer Mobilitätsbefragung an fünf Standorten ermittelt. Auf der Basis der gewonnenen Ergebnisse wurde ein Grobkonzept geeigneter Maßnahmen zur Entwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements erarbeitet und mit der Geschäftsführung der Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG abgestimmt und vorgestellt: Das Ergebnis zeigt, dass sich die Situation in jeder Filiale unterschiedlich darstellt. Auch bietet die Zahl der Mitarbeiter mit 10 bis 20 Beschäftigten pro Filiale für ein Mobilitätsmanagement ein sehr geringes Potenzial. Demgegenüber zeigen die Kundenverkehre mit ca. 1.000 Kunden je Tag und Filiale ein deutlich größeres Potenzial.

Das Mobilitätskonzept enthält neben Maßnahmen zur Entwicklung des Mobilitätsmanagements für die Zielgruppe der Mitarbeiter daher auch Maßnahmen für neue Mobilitätsangebote für die Kundenverkehre. Gespräche mit Carsharing-Anbietern über die Nutzung der Lidl-Flächen für ein entsprechendes Angebot für die Lidl-Kunden sind bei den Anbietern auf ein grundsätzliches Interesse gestoßen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 1.000 Mitarbeiter an 80 Standorten; ca. 1.000 Kunden pro Tag und Filiale

Konzeptentwicklung: Axel Quanz, team red Deutschland GmbH

Logistik-Standort Bad Hersfeld.

Begünstigt durch die zentrale Lage in Europa und die Autobahnen A4, A5 und A7 haben sich in der Kreisstadt Bad Hersfeld (rund 30.000 Einwohner) und Umgebung zahlreiche z. T. sehr große Logistikunternehmen niedergelassen. Die späteste „Cut-off-Zeit“ Deutschlands (Einlieferung zur Zustellung am Folgetag) gehört zu den Standortvorteilen. In der Region Nordhessen ist die Mobilitätswirtschaft mit Bahn- und Automobilindustrie, Logistik und Mobilitätsdienstleistungen mit rund 20 Prozent aller Beschäftigten der stärkste Wirtschaftssektor. Der Einzugsbereich der Pendler reicht bis weit in umliegende Regionen. Auch aus Schichtarbeit und siedlungsräumlicher Lage resultieren hohe Pkw-Anteile.

Eine besondere Herausforderung stellte das 2009 fertiggestellte Logistikzentrum am südlichen Stadtrand im Bereich „Blaue Liede“ dar. Exemplarisch wurde hierfür ein Mobilitätsmanagement-Konzept entwickelt. Die Nachfrage nach direktem ÖV-Anschluss zeigte bereits Wirkung. Schon vor dem regulären Fahrplanwechsel im Dezember 2010 realisierte der NVV die Einbindung in das Regionalbusnetz mit zusätzlichen Fahrten. Eine neue Haltestelle „Amazonstraße“ wurde eingerichtet. Zur Früh- und Mittagsschicht wird die Verbindung zum Bahnhof bedient, wo wichtige Anschlüsse hergestellt wurden.

Das Mobilitätsmanagement-Konzept enthält weitere Vorschläge zur Optimierung der Erreichbarkeit. Neben Mobilitätsberatung und -information könnte das noch einzuführende Jobticket auch für saisonal Beschäftigte der Logistikbranche attraktiv gestaltet werden, z. B. mit einer Variante mit kürzerer Laufzeit. Die bereits häufige Nutzung von Fahrgemeinschaften wird unter den spezifischen Standortbedingungen für viele Beschäftigte auch in Zukunft die einzige Alternative sein und soll erleichtert werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: rund 3.500 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 3.400.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 170 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 595 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Lufthansa Global Tele Sales GmbH.

Die Lufthansa Global Tele Sales mit Standort Berlin-Adlershof ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG. Gemeinsam mit den Schwestergesellschaften der Deutschen Lufthansa AG bildet Lufthansa Global Tele Sales ein virtuelles Contact Center für viele verschiedene Serviceleistungen der Deutschen Lufthansa AG. Die weltweit 1.400 Mitarbeiter erbringen Kundenservice in 16 Sprachen und rund um die Uhr. Im Rahmen des Aufbaus eines betrieblichen Umweltmanagementsystems ist dieses Projekt der Startschuss für einen wirkungsvollen Ansatzpunkt des internen Mobilitätsmanagements. Auf der Basis der hierdurch gewonnenen Ergebnisse wurde ein Maßnahmenkatalog zur Förderung der betrieblichen Mobilität entwickelt und mit der Projektleitung der Lufthansa Global Tele Sales abgestimmt. Die Schwerpunkte des Projekts lagen in der Fokussierung auf Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Überdies wurde die aktive Mitarbeiterkommunikation zu neuen Mobilitätsangeboten verbessert.

Zentrale Säule des neuen Mobilitätsmanagement-Konzepts wird weiterhin der öffentliche Personennahverkehr sein. Zusätzliche CO_2-Reduktionspotenziale bei der Mitarbeitermobilität können durch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erschlossen werden. Dazu können Sonderkonditionen für Kauf und Service von Mitarbeiter-Fahrrädern ebenso gehören wie die Veröffentlichung der besten und schönsten Radrouten zum Standort im Intranet.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 390 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 169.492 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 77 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 30 t/a
Konzeptentwicklung: Axel Quanz, team red Deutschland GmbH

Mercedes-Benz Werk Kassel – Ein Werk der Daimler AG.

Das Lkw-Achsenwerk von Mercedes-Benz in Kassel ist mit dem öffentlichen Linienbus über beide Werkszugänge zu erreichen. Die meisten Beschäftigten müssen aber mindestens einmal umsteigen. Neben direkten Verbindungen fehlen gerade zum Schichtwechsel gute ÖV-Angebote. Daher werden vier von fünf Fahrten zum Arbeitsplatz mit dem Auto absolviert. Die Verlängerung der Straßenbahn von Kassel nach Vellmar ist für das Unternehmen der Daimler Benz AG jetzt Anlass, mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement die Mobilität der Mitarbeiter insgesamt zu verbessern. Ein breiter Maßnahmenmix soll für eine größere Flexibilität bei der Nutzung der Verkehrsmittel sorgen, auch beim Auto. Fahrgemeinschaften und eine energiesparende Fahrweise sollen helfen, CO_2-Emissionen einzusparen. Die Herausforderung: zu erreichen, dass die ca. 3.000 Beschäftigten des Produktionsunternehmens mitziehen. Dazu werden alle Werksbereiche eingebunden, z. B. indem Vorschläge im Rahmen von Workshops erarbeitet werden.

Größere Fahrgastpotenziale für den öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen, erscheint durchaus möglich, wenn die Bedienungs- und Ausstattungsqualität von Bussen und Bahnen verbessert wird. Der gute Dialog des Unternehmens mit der Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG AG und der Stadtverwaltung Kassel lassen hoffen, dass kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Werks – und in einem zweiten Schritt des gesamten Standorts Mittelfeld mit annähernd 5.000 Arbeitsplätzen – realisiert werden können.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	2.900 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	4.200.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	200 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	566 t/a
Konzeptentwicklung:	Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

ORSAY GmbH.

Dass man die Hälfte der Fahrzeit spart, ist ein wichtiges Argument für das Auto. Die Mitarbeiter der ORSAY GmbH in Willstätt zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, ist daher keine leichte Aufgabe. Willstätt liegt in einer ländlichen Gegend und ist über zwei Bundesstraßen sowie eine Autobahn gut an das Straßennetz angebunden. Zwar führt die Bundesbahnstrecke Appenweier-Straßburg durch den Ort, doch der nächste Personenbahnhof befindet sich in Legelshurst, etwa 2,5 Kilometer entfernt. Zu zwei anderen Bahnhöfen besteht zwar eine Busverbindung, die aber nur einmal pro Stunde mit einer Fahrzeit von zwanzig Minuten angeboten wird. Entsprechend nutzen 84 Prozent der Mitarbeiter den Pkw für den täglichen Arbeitsweg.

Mit den örtlichen Nahverkehrsanbietern über eine Busverbindung nach Legelshurst zu verhandeln, gehört daher zu den dringlichsten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Alternativ soll geprüft werden, ob ein privater Shuttle-Service eingesetzt werden kann. Um das Bike & Ride zu fördern, können Pendlerfahrräder zur Verfügung gestellt werden. Auch die Einrichtung von Velo-Boxen am Bahnhof und am Standort wären in diesem Sinne hilfreiche Ansätze. Um das Bahnfahren attraktiver zu machen, wird beispielsweise die Einführung eines Jobtickets empfohlen. Die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern, ist ein zentrales Anliegen des vorliegenden Konzepts – dazu soll eine ORSAY-Mitfahrbörse im Internet dienen, die die Möglichkeit zu Kooperationen mit weiteren ortsansässigen Unternehmen bieten kann. Eine weitere wichtige Maßnahme: Spritspartrainings für interessierte Beschäftigte.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	234 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	452.977 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	342 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	80 t/a
Konzeptentwicklung:	Carmen Schnaidt, B.A.U.M.

Ricardo Deutschland GmbH.

Die Firma Ricardo Deutschland GmbH ist ein Dienstleistungsunternehmen in der Fahrzeugentwicklung mit Hauptsitz in Schwäbisch Gmünd. Der Standort mit etwa 300 Mitarbeitern liegt oberhalb der Stadt im Gewerbegebiet Gügling und ist mit dem Auto gut zu erreichen. Demgegenüber stehen eine schlechte Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr und eine bergige Umgebung für Radfahrer. Erwartungsgemäß fahren daher fast alle Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit. Wegen dieser eingeschränkten Mobilitätsangebote am Standort Schwäbisch Gmünd wurden nun neue Ansätze entwickelt: Gemeinsam mit den anderen Unternehmen des Gewerbegebiets wird versucht, die Anbindung an den ÖV zu verbessern. Für den Radverkehr sollen den Mitarbeitern einige Test-Pedelecs zur Verfügung gestellt werden. Diese Fahrräder werden mit einem Elektromotor und Muskelkraft betrieben und erlauben auch bei hügeligem Gelände eine komfortable Anfahrt. Die stark abweichenden Wohnorte der Mitarbeiter lassen auf ein geringes Potenzial für Fahrgemeinschaften schließen, jedoch kann bei Dienstreisen viel eingespart werden. Hierfür wurde ein Vergleich unterschiedlicher Verkehrsmittel angestellt. In vielen Fällen war eine Bahnreise in puncto Kosten, Zeit und Umweltauswirkungen die günstigste Alternative. Außerdem macht die Firma Ricardo die Höhe der Förderung von Dienstfahrzeugen bereits vom CO_2-Ausstoß abhängig.

Über den regionalen Koordinator der Region Stuttgart wurde bereits auf die Stadt Schwäbisch Gmünd zugegangen, um das weitere Vorgehen in Bezug auf eine mögliche Erweiterung des ÖV-Angebots zu besprechen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 283 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 197.740 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 124 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 35 t/a
Konzeptentwicklung: Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

RICOH DEUTSCHLAND GmbH (Hauptverwaltung).

Am Standort der Hauptverwaltung der RICOH DEUTSCHLAND GmbH sind rund 850, bundesweit ca. 2.400 Mitarbeiter tätig. Zielgruppe des erstellten Konzepts sind 636 Beschäftigte des Standorts in Hannover. Gegen eine geringe Monatsgebühr stellt das Unternehmen den Mitarbeitern ca. 250 Parkplätze zur Verfügung. Zwei Drittel der Mitarbeiter parken außerdem im Umfeld des Geländes. Aus Richtung Innenstadt ist Ricoh Deutschland auch mit dem ÖV gut erreichbar, vor allem über die Stadtbahn. Ferner führen von der Innenstadt etwa fünf Kilometer ausgebaute Radwege zum Standort. Hauptziele der im Mobilitätskonzept definierten Maßnahmen sind: den Pkw-Anteil an der Mitarbeitermobilität zugunsten einer höheren ÖV- und Fahrradnutzung zu reduzieren sowie bei der dienstlichen Mobilität stärker auf die Bahn und auf ein ökologisches Fuhrparkmanagement zu setzen.

Zur Förderung der ÖV-Nutzung empfehlen sich die Erhöhung des Zuschusses zur Monatskarte und kostenlose Schnuppertickets. Zur Senkung des Alleinfahreranteils unter den dennoch per Pkw anreisenden Beschäftigten ist eine Parkraumbewirtschaftung mit entfernungs- und nutzungsabhängig gestaffelten Tagesgebühren in Kombination mit Informationsangeboten zur Nutzung von Fahrgemeinschaften sinnvoll. In der Fuhrparkrichtline wird die Kooperation mit umweltbewussten Dienstleistern, die Nutzung von Tankkarten mit Klimaausgleich und der Ersatz von Pool- durch Carsharing-Fahrzeuge angestrebt. Zur Förderung der Radnutzung gibt es viele Maßnahmen, von Information bis zur Anschaffung von Pedelecs. Regelungen für Dienstreisen sehen unter anderem die obligatorische Nutzung der Bahn auf kürzeren Strecken vor.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 636 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.016.949 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 283 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 180 t/a
Konzeptentwicklung: Dieter Brübach, B.A.U.M.

Robert Bosch GmbH.

Die Anbindung der Robert Bosch GmbH in Immenstadt an die öffentlichen Buslinien ist deutlich verbesserungswürdig. Vor allem an Flexibilität mangelt es den Angeboten des Nahverkehrs. Insbesondere die Taktung der Buslinien kann die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter derzeit nicht befriedigen. Die Infrastruktur für Fahrradfahrer ist ebenfalls defizitär. Die Möglichkeiten zur Bildung von Pkw-Fahrgemeinschaften werden bislang kaum genutzt.

Hier gilt es zu prüfen, ob über bevorzugte Parkplätze für Fahrgemeinschaften oder die Einführung einer entfernungsgestaffelten Parknutzungsgebühr für die Betriebsparkplätze neue Anreize geschaffen werden können. Motivierend wäre auch ein „Event", bei dem die Mitarbeiter ihre Bereitschaft, Kollegen mitzunehmen bzw. den Wunsch, mitgenommen zu werden, äußern können. Außerdem werden im Rahmen des Projekts „eE-Tour" intelligente Carsharing-Systeme mit Elektrofahrzeugen für das gesamte Allgäu entwickelt und getestet – eine weitere Möglichkeit, Fahrgemeinschaften zu fördern. Außerdem kann hierdurch der Pendelverkehr zwischen den Werksstandorten Immenstadt und Blaichach umweltfreundlicher gestaltet werden. Der Aufbau eines Fahrradpools mit Pendlerfahrrädern für die Fahrt zwischen Bahnhof und dem Standort ist eine andere Maßnahme, die geprüft werden sollte. Diese wird von einem umfangreichen Maßnahmenpaket mit positiven Anreizen zur verstärkten Fahrradnutzung begleitet werden. Schließlich können sich im Zuge der weiteren Entwicklung des Projekts Regionalbahn Allgäu positive Effekte für die Anbindung des Standorts an den ÖV ergeben.

Die wichtigsten Projektdaten.
Zielgruppe: ca. 2.300 Beschäftigte
Konzeptentwicklung: Carmen Schnaidt, B.A.U.M.

ROMIKA Shoes GmbH.

Bei der ROMIKA Shoes GmbH in Trier sind verschiedene Unternehmensbereiche – Design, Produktion, Verwaltung, Lager – und ein Gastronomiebetrieb an einem Standort zusammengefasst. Viele der ca. 120 Beschäftigten haben unterschiedliche Arbeitszeiten. Fahrgemeinschaften zu bilden, fällt entsprechend schwer. Da auf dem Betriebsgelände genügend Fläche zur Verfügung steht, gibt es für jeden einen Parkplatz. Der ÖV wird derzeit nicht für die Anfahrt zur Arbeit genutzt.

Vor allem Mitarbeiter, aber auch Besucher etwa des gastronomischen Betriebs, sollen in Zukunft verstärkt motiviert werden, auf umweltgerechte Verkehrsmittel umzusteigen – etwa, indem Anreize für Radler geschaffen werden, z. B. durch Rabatte bei Fahrradhändlern und bessere Abstellplätze. Auch eine Pedelec-Schnupperphase ist angedacht. Um den öffentlichen Nahverkehr zu stärken, setzt sich ROMIKA dafür ein, dass eine Bahnhaltestelle in Betriebsnähe entsteht. Die Teilnahme an einer Nachfrage- und Vertriebsgemeinschaft für Jobtickets und deren interne Vermarktung sowie die Teilnahme an einer betriebsübergreifenden Koordination von Pkw-Fahrgemeinschaften mit Heimfahrtgarantie sind weitere Aspekte des neuen Mobilitätskonzepts. Für Dienstfahrten ist die Nutzung eines externen Carsharing-Angebots geplant. Im Bereich Arbeitsorganisation und Kommunikation sieht das Konzept die Einrichtung eines internen Mobilitätsportals und die Förderung von Telearbeit vor.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 113 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 112.994 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 177 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 20 t/a
Konzeptentwicklung: Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

SAP AG.

Rund 13.000 Mitarbeiter an zwei benachbarten Standorten in Walldorf und St. Leon-Rot: Die SAP AG ist ein führendes Unternehmen der Softwarebranche. Mit seinem Konzept zum Mobilitätsmanagement setzt es neue Maßstäbe als Innovator. Zu den inhaltlichen Schwerpunkten des Konzepts gehören die Förderung von Fahrgemeinschaften, des Fußgänger- und Fahrradverkehrs ebenso wie die Stärkung des ÖV für die Fahrt der Mitarbeiter von und zu den Standorten von SAP.

Von den vielen vorgeschlagenen Maßnahmen sind einige bereits erfolgreich umgesetzt worden, u. a. wurde eine große Zahl von Fahrradabstellplätzen geschaffen und ein Reparaturservice durch einen externen Händler organisiert. Auch ein Jobticket für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar und den Karlsruher Verkehrsverbund wird den Mitarbeitern angeboten. Darüber hinaus besteht für viele Beschäftigte die Möglichkeit, ihre Aufgaben teilweise am Heimarbeitsplatz wahrzunehmen – so reduzieren sich Pendlerwege. Weitere Vorschläge sollen so bald wie möglich umgesetzt werden. Dazu gehören auch die Förderung von Fahrgemeinschaften durch sogenannte Move-Together-Partys als regelmäßige Plattform für die Selbstorganisation der Mitarbeiter in Sachen effizienter Mobilität, eine Mobilitätsgarantie und eine charmante Mitfahrlösung. Im Intranet soll ein Mobilitätsportal für die Mitarbeiter erstellt und eine dynamische Fahrgastinformation zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin ist die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für alle Fragen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geplant.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 13.295 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 15.367.232 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 205 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 2.720 t/a
Konzeptentwicklung: Horst Benz, Telenet AG

Sick AG.

Die Sick AG stellt Sensoren für industrielle Anwendungen in der Automatisierungstechnik her. Im Rahmen des Konzepts für ein betriebliches Mobilitätsmanagement, das Anreize zur Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel schaffen soll, setzte eine Arbeitsgruppe Ideen aus den Belegschaften in Waldkirch und Reute um. Möglichst viele Beschäftigte für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu gewinnen, Parkplatzbedarf zu reduzieren und den Bau neuer Parkplätze zu vermeiden, war das Ziel des Konzepts. Außerdem sollten Anreize zur Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eine positive Stimmung für umweltfreundlichen Verkehr geschaffen werden. Dazu wurde mit Verkehrsträgern an beiden Standorten über eine bessere Busanbindung verhandelt. Die Belegschaft wurde auf Betriebsversammlungen und Projekttagen einbezogen. Grundlagen für die Verhandlungen bildeten eine Umfrage in der Belegschaft sowie eine umfassende Fahrplananalyse aller regionalen Verkehrsmittel. Der Abschluss einer Betriebsvereinbarung war das erfreuliche Ergebnis.

Die Betriebsvereinbarung vom Juni 2010 möchte noch mehr Mitarbeiter für einen umweltfreundlichen Weg zur Arbeit gewinnen. Alle teilnehmenden Mitarbeiter erhalten einen nach Entfernung gestaffelten Zuschuss zur Regio-Jahreskarte. Dieser Zuschuss ersetzt den bisherigen verkehrsmittelunabhängigen Fahrgeldzuschuss. Mit dem Winterfahrplan 2010 wird die Anbindung in Waldkirch durch den Stadtbus verbessert. In Reute wird sogar eine neue Busverbindung eingerichtet. Im September 2010 erhielt die Sick AG für ihr umweltfreundliches Verkehrsprogramm das Öko-Verkehrssiegel des Landkreises Emmendingen.

Die wichtigsten Projektdaten.
Zielgruppe: 2.130 Beschäftigte
Untersuchte Standorte: Waldkirch, Reute
Konzeptentwicklung: Wilfried Huber

SMA Solar Technology AG.

Soziale und ökologische Verantwortung ist ein wichtiger Bestandteil des Leitbilds der SMA Solar Technology AG. Deshalb legt das Unternehmen mit Hauptsitz in Niestetal bei Kassel Wert darauf, das Mobilitätsverhalten seiner mittlerweile mehr als 5.500 Mitarbeiter positiv zu beeinflussen. Um dies zu erreichen, wurde ein umfangreiches Paket von Maßnahmen geschnürt – die sich an vielen Stellen ergänzen und sinnvoll ineinandergreifen.

In einer zwölfköpfigen Arbeitsgruppe wurde der Betriebsrat von Anfang an einbezogen. Neue Mitarbeiter, die ihre Arbeitswege erst organisieren müssen, werden seither gezielt angesprochen. Zu den praktischen Maßnahmen gehört die Bereitstellung mobiler Fahrradboxen mit überdachten Stellplätzen überall dort, wo zusätzlich zu den auf dem Gelände fest installierten Abstellmöglichkeiten besonderer Bedarf besteht. Außerdem sind der Bau von Parkplätzen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge Teil des Maßnahmenpakets. Gespräche mit den Verkehrsbetrieben, um das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter abzustimmen, runden das Konzept ab. Auch wurde die Gemeinde Niestetal kontaktiert, um das Radwegenetz zu verbessern. Das clevere Gesamtkonzept mit zahlreichen innovativen Ansätzen brachte der SMA Solar Technology AG den 1. Platz für betriebliches Mobilitätsmanagement beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“ ein.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 4.260 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 4.900.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 200 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 867 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

SOLON SE.

Der Hersteller von Solarmodulen und Anbieter von solaren Kraftwerken ist mit seiner Zentrale im Technologiepark Adlershof in Berlin angesiedelt. Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist die CO_2-Reduktion bei der Verkehrsmittelnutzung. Der Standort am südöstlichen Stadtrand von Berlin ist per Fahrrad, S-Bahn und mit dem Pkw gut erreichbar. Firmenstellplätze und öffentliche Stellflächen stehen bereit. SOLON möchte aber die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern. Obwohl schon 30 Prozent der Beschäftigten öffentliche Verkehrsmittel nutzen, besteht bei anderen ein Informationsdefizit über die Nahverkehrsmöglichkeiten und Tarifoptionen. Im Rahmen der Förderung des Fahrradverkehrs sollen die vorhandenen Abstellanlagen erweitert werden. Auch die Einbindung von Pedelecs sowie die Erweiterung der Duschmöglichkeiten und die Einrichtung eines Trockenraums werden geprüft. Das Unternehmen will die Dienstwagenflotte optimieren und als Teilnehmer des Projekts „Modellregionen Elektromobilität“ verstärkt E-Fahrzeuge einbinden. Viele Mitarbeiter sind zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bereit. 30 Prozent nennen Mitfahrgelegenheiten als Option. Allerdings sprechen die flexiblen Arbeitszeiten eher für individuelle Lösungen.

Beim Fuhrparkmanagement sind erste Erfolge zu verzeichnen: Der Dienstwagen mit dem höchsten CO_2-Ausstoß wurde abgeschafft. Die gezielte Förderung zur Nutzung des ÖV ist aktuell eher schwierig, weil die S-Bahn Berlin mit technischen Problemen kämpft, worunter Qualität und Attraktivität des Angebots leiden.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 420 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 84.746 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 36 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 15 t/a
Konzeptentwicklung: Martina Hertel, team red Deutschland GmbH

Stadt Altensteig.

Um zehn Prozent will die Stadt Altensteig ihren CO_2-Ausstoß innerhalb von drei Jahren reduzieren. Bei der Stadt mit rund 11.000 Einwohnern, die im Nagoldtal im nördlichen Schwarzwald zwischen Pforzheim, Calw, Nagold, Horb und Freudenstadt gelegen ist, sind die neun Stadtteile um die Kernstadt verteilt und liegen zumeist auf Höhenflächen. Obwohl manche dieser Stadtteile über mehrere Buslinien erreichbar sind, ist die Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrsnetz doch unzureichend: Die Linien verkehren nicht oft genug, für viele wichtige Ziele muss man mehrfach umsteigen – etwa wenn man zu einem Gewerbe- und Industriegebiet mit rund 600 Beschäftigten fahren möchte. Auch der Fahrradverkehr ist begrenzt, was vor allem der überwiegenden Hangbebauung geschuldet ist. So werden die meisten Fahrten in Altensteig mit dem Auto erledigt. Das Mobilitätsmanagement-Konzept sieht daher die gezielte Werbung für spritsparende Fahrstile bei Pkw, Lkw und Bussen vor, außerdem könnte eine Tempo-Reduzierung auf der Kernstadt-Umfahrung B 28 helfen, die Emissionen zu verringern. Außerdem vorgeschlagen wurde eine CO_2-Richtlinie für den kommunalen Fuhrpark sowie weitere Maßnahmen, um den öffentlichen Personennahverkehr und den Fahrradverkehr zu stärken.

Bereits kurz nach Beginn des Projekts hat die Stadt mit der Realisierung von einigen Maßnahmen begonnen. Weitere Empfehlungen, etwa flexible Bedienungsangebote für den ÖV, sollen kurzfristig umgesetzt werden. Die Reduzierung der CO_2-Emissionen um zehn Prozent in drei Jahren scheint somit möglich.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 11.000 Einwohner
Konzeptentwicklung: Dr. Ralf Determeyer, Beauftragter für Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH, Karlsruhe

Stadt Bochum, Stadtverwaltung.

Der Verwaltungsstandort in der Bochumer Innenstadt ist mit dem ÖV sehr gut, mit dem motorisierten Individualverkehr gut zu erreichen. Vor Ort stehen ausschließlich kostenpflichtige Parkplätze zur Verfügung. Wenig komfortabel für die Beschäftigten ist die Anfahrt mit dem Rad. Da über 70 Prozent der Mitarbeiter weniger als zehn Kilometer vom Standort entfernt wohnen, birgt gerade der Radverkehr noch erhebliches Potenzial. Daher soll durch einen Mix verschiedener Maßnahmen insbesondere der Umstieg auf das Fahrrad gefördert sowie der bereits gute ÖV-Anteil an der Mitarbeitermobilität weiter erhöht werden.

Ziel der Maßnahmen ist die Reduktion von CO_2-Ausstoß, Feinstaubemissionen und Kosten für Dienstfahrten. Eine Marketingaktion für das Jobticket – mit einem Schnupperticket-Angebot für drei Monate – ist bereits umgesetzt. Sehr positiv ist, dass die Stadt Bochum gemeinsam mit sechs weiteren Kommunen des Netzwerks Mobilitätsmanagement Ruhrgebiet eine der Gewinnerinnen beim dena-Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“ in der Kategorie kommunales Mobilitätsmanagement ist: Der gewonnene Investitionskostenzuschuss aus dem Konzeptwettbewerb soll anteilig für die Anschaffung von Dienst-Pedelecs verwendet werden. Darüber hinaus sind verschiedene geringinvestive Maßnahmen in Planung, die aus unterschiedlichen Einzeletats finanziert werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 6.233 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.468.927 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 42 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 260 t/a
Konzeptentwicklung: Winfried Sagolla

Stadt Bottrop, Stadtverwaltung.

Die Stadt Bottrop hat sich neben fünf weiteren Ruhrgebietsstädten um eine Mobilitätsmanagement-Beratung beworben. Bottrop hat sich für das Projekt die Verwaltungsstandorte im Innenstadtbereich als Modell ausgewählt. Hierdurch soll die Vorbildfunktion der Stadt im Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die Übertragbarkeit für Dritte gesichert werden. Ziel war die Reduzierung von CO_2-Emissionen als Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Stadtverwaltung. Rund 60 Prozent der Beschäftigten wohnen maximal fünf Kilometer von ihrem Arbeitsort entfernt. Neben bestehenden Maßnahmen wie der Nutzung von Dienstfahrrädern und der Teilnahme an der Mitfahrbörse „mitpendler.de“ besteht vor allem an einem Jobticket starkes Interesse. Auch die Einbindung in das Netzwerk der Ruhrgebietsstädte bietet weitere Optionen für das Vorantreiben neuer Maßnahmen. Zudem muss die Belegschaft stärker für das Thema Mobilitätsmanagement sensibilisiert werden. Durch das Projekt wurden die Ansatzpunkte für ein verbessertes Mobilitätsmanagement präzisiert:

Das Thema muss auch strategisch verankert werden, daher wird die weitere Umsetzung im Rahmen eines ämter-übergreifenden Arbeitskreises gebündelt. Ganz konkrete Einsparmöglichkeiten bietet etwa eine „Green Car Policy“ für Dienstfahrzeuge. Motivationsmaßnahmen für die Nutzung des ÖV, zum Beispiel Schnuppertickets, persönliche Fahrpläne oder Fahrkartenzuschüsse, helfen ebenfalls, CO_2-Emissionen zu reduzieren. Die Anschaffung von Dienstfahrrädern oder -Pedelecs birgt ein gleichfalls hohes Einsparpotenzial. Das „metropolrad“-Angebot der Firma nextbike mit Leihstationen direkt an den Verwaltungsstandorten bietet sich für die dienstliche Nutzung an. Hier ist eine Kooperation sinnvoll.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	929 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	1.638.418 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	312 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	290 t/a
Untersuchter Standort:	Stadtverwaltung Bottrop, Zentrum
Konzeptentwicklung:	Johannes Auge, B.A.U.M.

Stadt Duisburg, städtische Wirtschaftsbetriebe.

Die städtischen Wirtschaftsbetriebe Duisburg sind im Duisburger Innenhafen angesiedelt. Sie verfügen trotz ihrer zentralen Lage über eine direkte Anbindung an die A 40. Auch Haltestellen des ÖV befinden sich im näheren Umfeld. Vom Hauptbahnhof aus ist der Innenhafen allerdings mit dem Fahrrad schneller zu erreichen als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Aufgrund der guten Verkehrsanbindung für Pkw kommen fast 70 Prozent der Beschäftigten mit dem eigenen Auto. Die Angebote des ÖV nutzen nur zehn Prozent. Da aber gut zwei Drittel der Mitarbeiter in Duisburg selbst wohnen, bestehen aufgrund der Lage der Wirtschaftsbetriebe große Potenziale für die Förderung der ÖV-Angebote – und insbesondere des Radverkehrs. 25 Prozent der befragten Mitarbeiter, die bisher das Rad nicht nutzen, können sich dies vorstellen. Davon 13 Prozent sogar „ohne Wenn und Aber“. Hier setzt das Mobilitätsmanagement-Konzept für die Duisburger Wirtschaftsbetriebe als Beispielbetrieb für den gesamten Innenhafen Duisburg mit seinen ca. 5.000 Beschäftigten an.

Zentraler Bestandteil des Konzepts ist die Förderung des Radverkehrs im Gewerbe- und Freizeitgebiet Duisburger Innenhafen. Bessere Rahmenbedingungen für Radler sollen es den Mitarbeitern ermöglichen, auch ohne Auto gut zur Arbeit zu kommen. Dazu gehört die Optimierung der Infrastruktur ebenso wie ein umfassendes Beratungsangebot für die Betriebe zum Thema Arbeitswege. Konkret sollen zum Beispiel überdachte Radabstellanlagen installiert werden, die um Dusch- und Umkleidemöglichkeiten ergänzt werden können. Diensträder sollen stärker beworben, die Pkw-Mitfahrbörse um eine Fahrradmitfahrbörse erweitert sowie jährliche kostenlose Fahrradchecks in Zusammenarbeit mit dem Handel angeboten werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	320 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	508.475 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	281 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	90 t/a
Konzeptentwicklung:	Gernot Steinberg, Planersocietät

Stadt Essen, Stadtverwaltung.

Das Mobilitätskonzept für die Stadtverwaltung Essen ist integraler Bestandteil der Aktivitäten der Stadt Essen zum Klimaschutz sowie zu Luftreinhaltung und Lärmschutz. Die im Rahmen des Konzepts betrachteten Standorte liegen in der Essener Innenstadt. Die Anbindung an den ÖV ist sehr gut, dessen Nutzung durch die Beschäftigten der Stadtverwaltung als Transportmittel zur Arbeit ist mit 30 Prozent hoch. Und das, obwohl Pkw-Stellplätze vorhanden und teilweise kostenlos sind. Parkplätze im öffentlichen Raum hingegen sind rar. In der Innenstadt ist zwar auch eine gute Radinfrastruktur vorhanden, im weiteren Stadtgebiet existieren jedoch einige Netzlücken. Entsprechend nutzen nur vier Prozent der Mitarbeiter das Rad für den Weg zur Arbeit. Die Befragung der Beschäftigten – Rücklaufquote: 80 Prozent – ergab, dass die Mitarbeiter unter den Alternativen zum Auto am ehesten die öffentlichen Verkehrsmittel wählen würden.

Die Stadtverwaltung Essen versteht sich als Vorbild für Bürger und Betriebe. Zu den im Konzept empfohlenen Maßnahmen gehören unter anderem die Durchführung eines Gesundheits- und Umwelttags in der Woche der Mobilität, Informationen zu Mobilitätsangeboten für die Beschäftigten via Intranet, die Errichtung von Radabstellanlagen sowie die Etablierung einer Projektgruppe für betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement. Zur gezielten Ansprache von Betrieben und Behörden in Gebieten mit hohem Parkdruck soll ein Leitfaden zur betrieblichen Mobilität erstellt werden.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 2.012 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 2.372.881 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 209 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 420 t/a
Untersuchter Standort: Rathaus Essen
Konzeptentwicklung: Gernot Steinberg, Planersocietät

Stadt Garching.

Die Stadt Garching mit knapp 16.000 Einwohnern liegt nördlich der Landeshauptstadt München. Neben den großen Forschungs- und Hochschuleinrichtungen im Norden verursacht vor allem das Gewerbegebiet Hochbrück erhebliches Verkehrsaufkommen. Die Stadt verfügt über ein sehr gutes öffentliches Personennahverkehrsnetz sowie zahlreiche Verknüpfungen zum überregionalen Straßennetz. Ein Radverkehrskonzept befindet sich gerade in der Umsetzung. Das Mobilitätsmanagement-Konzept für den kommunalen Klimaschutz wurde erarbeitet, damit das vorhandene Angebot von den Bürgern verstärkt genutzt wird. Im Zuge der Neugestaltung des Internetauftrittes der Stadt soll auch der Bereich Mobilität überarbeitet und ergänzt werden. Für das Gewerbegebiet Hochbrück ist als Vorbereitung für ein betriebliches Mobilitätsmanagement eine Befragung der Unternehmen und Mitarbeiter geplant. Ein großes Potenzial wird auch in einer Informationsbroschüre zum Thema Mobilität gesehen. Ferner soll gemeinsam mit der Landeshauptstadt München der Anstoß für ein Mobilitätsmanagement für die Forschungsinstitute und Universitätseinrichtungen im Norden von Garching gegeben werden.

Das Konzept wurde gemeinsam mit der Verwaltung entwickelt und der Bürgermeisterin vorgestellt. Im Stadtrat wurden bereits erste Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in Betrieben und Schulen beschlossen. Als nächster Schritt wird ein Feinkonzept entwickelt. Durch die Erstberatung konnte das Thema Verkehr erfolgreich in die Strategie zum kommunalen Klimaschutz integriert werden.

Die wichtigsten Projektdaten.
Zielgruppe: ca. 16.000 Einwohner
Konzeptentwicklung: Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

Stadt Gelsenkirchen, Stadtverwaltung.

Das Gelsenkirchener Referat Umwelt hat sich mit zwei Standorten der Stadtverwaltung Gelsenkirchen (Gelsenkirchen-Altstadt, Gelsenkirchen-Buer) an dem Projekt beteiligt. Beide Standorte sind für den motorisierten Individualverkehr gut zu erreichen. Obgleich vor Ort für die Beschäftigten keine kostenfreien Parkplätze zur Verfügung stehen, nutzt die Mehrzahl der Beschäftigten das Auto für den Weg zur Arbeit. Beide Standorte sind überdies sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Es existiert bereits ein Jobticket-Angebot zu günstigen Konditionen – das „Firmen-Ticket" des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR). Auch Fahrradabstellanlagen an den Standorten sind vorhanden. Mit ca. 13 Prozent nutzen daher überdurchschnittlich viele Beschäftigte der Verwaltung das Rad für den Weg zur Arbeit.

Durch einen Mix verschiedener Maßnahmen der beteiligten Fachämter sollen noch mehr Mitarbeiter zum Umstieg auf das Rad und den ÖV bewegt werden. Beispielsweise hat sich gezeigt, dass in Gelsenkirchen ca. die Hälfte der Mitarbeiter der Stadtverwaltung in einer Entfernung von bis zu sieben Kilometern zum Arbeitsplatz wohnt. Diese Entfernung kann sehr gut mit dem Fahrrad oder dem ÖV überwunden werden. Inzwischen ist eine Radwegekonzeption beauftragt worden. Kurzfristig war auch die Beteiligung an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit" möglich. Aus dem Wettbewerbsgewinn sollen Pedelecs für den Dienstgebrauch angeschafft werden. Auch zusätzliche Potenziale für den ÖV ließen sich durch gezielte Marketingmaßnahmen noch erschließen – beispielsweise durch das „Schnupper-Abo" der Verkehrsunternehmen im VRR.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	2.891 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	960.452 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	59 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	170 t/a
Untersuchte Standorte:	Buer, Altstadt
Konzeptentwicklung:	Winfried Sagolla

Stadt Griesheim.

Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung macht Arbeits- und Dienstwege effizienter und bildet den Einstieg ins kommunale Mobilitätsmanagement für Bürgerinnen und Bürger, Besucher und Unternehmen. Die Stadt Griesheim unternimmt bereits seit Jahren vielfältige Anstrengungen zur Verbesserung der Mobilität und hat dafür bereits mehrere Preise gewonnen. Für das kommunale Mobilitätsmanagement sollen zunächst Erfahrungen in der Verwaltung gesammelt und später in eine gesamtkommunale Anwendung transferiert werden. Das Handlungskonzept hat zwei Schwerpunkte: die Verbesserung der Effizienz der Dienstwege, insbesondere durch Verlagerung auf das Fahrrad oder auf Carsharing-Fahrzeuge, sowie die Steigerung des Radverkehrsanteils unter den Beschäftigten. Carsharing, Spritspartrainings und die Bereitstellung von Radverkehrs- und Mobilitätsinformationsservices werden so eingesetzt, dass sie nicht allein den städtischen Mitarbeitern dienen, sondern auch der Bevölkerung und den örtlichen Unternehmen im Sinne einer effizienteren Mobilität Nutzen bringen. Das Rathaus von Griesheim liegt verkehrsgünstig in der Mitte der Stadt an der Wilhelm-Leuschner-Straße (B 26), die als zentrale Achse mit Straßenbahn das Stadtgebiet erschließt. Die groß- und kleinräumlichen Verkehrsanbindungen sind gut bis sehr gut. Innerstädtisch ist kein Weg länger als vier Kilometer – ein wichtiger Pluspunkt für die Fahrradnutzung.

Das Konzept zeichnet sich neben der bedürfnis- und problemgerechten Anwendung betrieblichen Mobilitätsmanagements insbesondere durch den Brückenschlag zum kommunalen Mobilitätsmanagement und die nahtlose Durchgängigkeit zwischen den beiden Zielgruppen des Mobilitätsmanagements aus.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	96 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	11.299 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	21 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	2 t/a
Untersuchter Standort:	Stadtverwaltung Griesheim
Konzeptentwicklung:	Dr. Volker Blees, Verkehrslösungen

Stadt Kassel, Stadtverwaltung.

In Kassel gibt es rund 140.000 Arbeitsplätze. Viele Beschäftigte pendeln vom Umland in die Stadt. Beim städtischen und stadtnahen Verkehr von und zur Arbeit halten sich Umweltverbund und Individualverkehr in etwa die Waage. Der Anteil des Fahrrads wächst stark und betrug 2008 bereits 12 Prozent. Drei von vier Berufspendlern nutzen den Pkw. Um mehr Beschäftigte zum Umstieg auf den Umweltverbund zu motivieren, möchte die Stadtverwaltung das betriebliche Mobilitätsmanagement im Stadtgebiet flächendeckend unterstützen und hier eine Vorbildfunktion übernehmen.

Personalparkplätze an zentralen Standorten der Verwaltung werden bereits bewirtschaftet, das Jobticket wird schon von vielen Mitarbeitern genutzt. Die Stadt setzt nun verstärkt auf die Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern. Die Kasseler Verkehrsgesellschaft AG (KVG) intensiviert die Vermarktung des Jobtickets. Schrittweise wird die Mobilitätsnachfrage der Beschäftigten der großen Arbeitgeber analysiert, werden Beratung und Information der Betriebe ausgebaut. Beim Berufsverkehr mit dem ÖV gelang Kassel 2010 ein großer Schritt nach vorn: Alle Busse und Trams der KVG fahren CO_2-neutral. Die begonnene Ausstattung von Haltestellen der Straßenbahn mit DFI-Displays (dynamische Fahrgastinformation) soll auch bei großen Betrieben Einzug halten. Mit direkten Radverbindungen für den Berufsverkehr, Bike & Ride-Anlagen und ausreichenden Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum sollen die Arbeitswege effizienter werden. Bessere Beleuchtung und Barrierefreiheit für den Fußgängerverkehr und gezielte Fahrgemeinschaftsförderung könnten besonders wirkungsvoll sein. Heute schon unterstützt die Stadtverwaltung zahlreiche Unternehmen, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen, durch Informationen, Imagekampagnen und Wettbewerbe.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 140.000 Erwerbstätige im Stadtgebiet

Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Stadt Leipzig.

Teilansätze für ein Mobilitätsmanagement gab es in Leipzig auch schon vor der Beratung im Rahmen des Aktionsprogramms. So existierte in den Schulen bereits Lehrmaterial für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, der Radverkehr wurde ebenfalls durch verschiedene Maßnahmen gefördert. Das vorliegende Konzept sieht nun vor, diese Ansätze mit Hilfe eines Mobilitätsmanagers zu vernetzen und dabei Lücken zu schließen – etwa im Bereich der Wirtschaftsförderung und bei der Information von neuen Bürgern. Schließlich sollen auf diese Weise zahlreiche vom Stadtrat gefasste Beschlüsse umgesetzt werden. Ein wichtiges Ziel dabei: durch Synergieeffekte die Wirkung der verschiedenen Maßnahmen zu verbessern. Insgesamt sollen das Verkehrsverhalten sowohl der Einwohner Leipzigs als auch ihrer Besucher nachhaltig beeinflusst und der Modal Split mit knapp 30 Prozent Pkw-Selbstfahrern und knapp 19 Prozent Nutzung des ÖV weiter in Richtung des Umweltverbunds verändert werden. Das erarbeitete Konzept schlägt unter anderem folgende Maßnahmen vor: Vernetzung und Automatisierung von Mobilitätsinformationen (Parkleitsystem, Baustelleninformation, Radwegeplan etc.) auf leipzig.de, Bündelung städtischer Maßnahmen in der Verwaltung durch die Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers, Aufbau einer städtischen Mobilitätsberatung für Einwohner, Besucher und Betriebe. Wichtigstes Ziel des Grobkonzepts ist es, die bereits bestehenden Maßnahmen und Konzepte, die in unterschiedlichen Ämtern angesiedelt sind, durch die Einstellung eines Mobilitätsmanagers zusammenzufassen, zu bündeln und durch Vernetzung effektiv zu gestalten.

Zum Jahresanfang 2011 wird in Leipzig die Umweltzone eingeführt, damit rücken wieder zahlreiche Maßnahmen in den Blickpunkt, die zu weniger Pkw-Verkehr führen können.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 520.000 Einwohner

Konzeptentwicklung: Matthias Reichmuth, Leipziger Institut für Energie GmbH

Stadt Leipzig, Stadtverwaltung.

Ende 2009 wurden mehrere Ämter der Stadtverwaltung Leipzig am neuen Verwaltungsstandort „Technisches Rathaus“ zusammengefasst – damit begannen die Parkplatzprobleme. Es gibt keine kostenlosen und nur eine begrenzte Zahl von bewirtschafteten, aber ausgebuchten Stellplätzen. Die Hälfte der Pkw-Fahrer parkt außerhalb dieser Flächen. Genau dort ergibt sich das Verkehrsproblem des Parkdrucks, weil in der Umgebung auch Anwohner und Besucher parken. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist sehr gut, gleiches gilt für den Fahrradverkehr – die beiden Verkehrsarten werden von 30 bzw. 20 Prozent der Beschäftigten regelmäßig genutzt. Das Konzept setzt daher darauf, die Zahl der täglich zum Technischen Rathaus kommenden Pkw zu vermindern. Ein Teil der Maßnahmen setzt darauf, den Fahrradverkehr zu fördern. Dazu zählen die Veröffentlichung umfassender Informationen für Radfahrer – z. B. die günstigsten Radrouten –, mehr und überdachte Fahrradabstellanlagen für Privaträder sowie feste Standorte für Dienstfahrräder. Jobtickets für die Mitarbeiter der gesamten Stadtverwaltung sollen den öffentlichen Nahverkehr stärken. Durch die Fusion der Standorte ist es darüber hinaus sinnvoll, die bestehende Ämterbindung der Dienst-Pkw aufzuheben und eine Fahrgemeinschaftsbörse einzurichten. Außerdem werden alle Arbeitsplätze auf ihre Eignung zur Umstellung auf Telearbeit überprüft.

Das Jobticket wurde in der Stadtverwaltung Leipzig inzwischen eingeführt, die Zahl der überdachten Fahrradständer erhöht.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 1.298 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.016.949 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 139 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 180 t/a
Konzeptentwicklung: Matthas Reichmuth, Leipziger Institut für Energie GmbH

Stadt Ludwigsburg.

Das 85.000 Einwohner zählende Ludwigsburg ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort im Großraum Stuttgart. Trotz der kompakten Stadtstruktur dominiert mit fast 60 Prozent der Pkw-Anteil, gefolgt von ÖV und Radverkehr mit elf und zehn Prozent. Etwa jeder fünfte Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Angesichts von 20.000 Aus- und 31.000 Einpendlern spielt der Berufsverkehr eine große Rolle. Er hat auch erheblichen Anteil an den hohen Verkehrsemissionen, die trotz großflächiger Umweltzone gemessen werden. Als wirkungsvolle Maßnahme hat die Stadt das betriebliche Mobilitätsmanagement erkannt. Auch ihrer Vorbildfunktion wird die Stadtverwaltung gerecht: Den Mitarbeitern werden Zuschüsse für ÖV-Zeitkarten gewährt und es wurden Duschen für Radler gebaut. Die Mitarbeiter können in der eigenen Mitfahrbörse MobiCar nach Fahrgemeinschaften suchen. Die Stadtverwaltung führt Mobilitätstage durch und nimmt am ADFC-Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Für dienstliche Fahrten werden erdgasgetriebene Carsharing-Autos, Diensträder und übertragbare ÖV-Karten genutzt. Nun will die Stadt das Mobilitätsmanagement auf alle Ludwigsburger Betriebe ausweiten, unter anderem mit firmenübergreifenden Mitfahrbörsen in den einzelnen Quartieren. Ein stadtweites Mobilitätsportal und ein von Unternehmensgröße unabhängiges Jobticket sind in Planung. Das Konzept einer kontinuierlichen Information, Beratung und Maßnahmenumsetzung in enger Kooperation zwischen Wirtschaft und Verwaltung hat sich bewährt. In die Beratung wurden bereits zahlreiche bedeutende Arbeitgeber, vom Klinikum bis zum Produktionsbetrieb, einbezogen. Umfassende Mobilitätsbefragungen ermöglichen eine Analyse der Mobilitätsnachfrage. Das Mobilitätsmanagement wird auch mit dem städtischen Parkraummanagement gekoppelt: Aktuelle Planungen zielen auf eine Entlastung vom hohen Verkehrs- und Parkdruck in der Oststadt.

Die wichtigsten Projektdaten.

Zielgruppe: ca. 85.000 Einwohner, rund 4.000 Betriebe und ca. 5.000 Erwerbstätige
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Stadt Oberhausen, Stadtverwaltung.

Die Stadtverwaltung Oberhausen hat für die Mobilitätsmanagements-Beratung eine Arbeitsgruppe gebildet, in der die Bereiche Umweltschutz, Stadtplanung, Tiefbau und Gesundheitsförderung vertreten waren. Ziel war die Reduzierung von CO_2-Emissionen als Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Stadtverwaltung. Entsprechend wurde die Möglichkeit zur Verlagerung von Pkw-Alleinfahrten der Bediensteten auf Fahrgemeinschaften und andere Verkehrsmittel untersucht. Neben bereits existierenden Aktionen der Nutzung von Dienstfahrrädern und Jobtickets und der Teilnahme an der Mitfahrbörse „mitpendler.de“ bietet vor allem die Einbindung in das Netzwerk der Ruhrgebietsstädte weitere Optionen zur Maßnahmenforcierung. Zudem soll das Thema „Mobilitätsmanagement“ noch besser strategisch in der Stadtverwaltung verankert werden.

Im Rahmen des Projekts wurden die Ansatzpunkte für ein verbessertes Mobilitätsmanagement herausgearbeitet und präzisiert: Da der Standort sehr gut in die ÖV- und die Fahrradinfrastruktur eingebunden ist, ergeben sich insbesondere aus diesem Standortvorteil weitergehende Möglichkeiten für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Im Bereich ÖV können durch Teilnahme an einem Ticket-Abo-Pool attraktivere Tarife für die Mitarbeiter erzielt werden. Beim Dienstreiseverkehr können durch eine zentrale Fahrzeugverwaltung und die Ergänzung des Fahrzeugparks durch Carsharing-Autos zusätzlich bis zu 50 Prozent des bisherigen Aufwands eingespart werden. Mit Maßnahmen in den genannten Bereichen – exklusive der Dienstfahrten – sind laut beteiligten Fachinstituten CO_2-Einsparungsmöglichkeiten in Höhe von 140 t/a möglich.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 457 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 790.960 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 306 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 140 t/a
Untersuchter Standort: Technisches Rathaus
Konzeptentwicklung: Johannes Auge, B.A.U.M.

Stadt Weilheim in Oberbayern.

Weniger Autoverkehr, die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, die Sicherung der Erreichbarkeit und der Klimaschutz sind Ziele, die im oberbayerischen Weilheim mit seinen 21.500 Einwohnern schon seit 2008 hohe Priorität haben. Die Stadt liegt an der Bundesstraße B 2 und leidet auch unter Pkw-Pendelverkehr, der in der Innenstadt viele Staus verursacht. Die Gewerbegebiete sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Teil schlecht zu erreichen. Unter der Marke „Mobil mit Gefühl“ soll das bestehende Mobilitätsmanagement in der beliebten Einkaufsstadt jetzt weiter entwickelt und besser vermarktet werden. Erstes Ziel ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 50 auf 40 Prozent.

Eine der ersten Maßnahmen war der Mobilitätskompass, eine Broschüre mit Informationen zu allen Verkehrsmitteln in Weilheim. Diese wurde an alle Haushalte verteilt. 2010 wurde der Mobilitätskompass mit dem Bayerischen Umweltpreis ausgezeichnet. Geplant ist, das Mobilitätsmanagement für Betriebe, kommunale Verwaltung, Schulen und Touristen weiter zu optimieren. Dazu gehören unter anderem ein gezieltes Neubürgermarketing mit Telefondialog, eine Informationskampagne inklusive Autoschau zu alternativen Kraftstoffen und effizienten Antrieben, die Förderung von Fahrgemeinschaften für Berufspendler sowie eine Broschüre mit Naherholungszielen, die auch ohne Auto gut erreichbar sind. Ebenfalls wichtig: die regionale Vernetzung und der Erfahrungsaustausch mit der Metropolregion München. Der breite Maßnahmenmix des für eine relativ kleine Stadt enorm ambitionierten und umfassenden Konzepts wurde mit dem 4. Platz für kommunales Mobilitätsmanagement beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“ ausgezeichnet.

Die wichtigsten Projektdaten.
Zielgruppe: ca. 21.000 Einwohner und ca. 6.000 Pendler
Konzeptentwicklung: Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH

Stadt Weinheim.

In Weinheim an der Bergstraße gehen die Kinder jetzt wieder mehr zu Fuß – zum Beispiel als „laufender Bus“, den man hier „Kinderraupe“ nennt. Dabei spielen ein oder mehrere Elternteile „Busfahrer“ und begleiten die Kinder auf dem Weg in die Schule. Wie ein richtiger Bus läuft die „Kinderraupe“ nach einem Fahrplan Haltestellen an und sammelt dort die kleinen Fahrgäste ein. Das Außergewöhnliche: Dieser „laufende Schulbus“ wurde durch die Stadtverwaltung initiiert. Diese erarbeitet für jede der zehn Grundschulen individuelle Linienwege für „Kinderraupen“ und spricht die Vorschläge mit den Eltern vor der Einschulung ihrer Kinder ab. Das erklärte Ziel des vom Amt für Stadtentwicklung angeschobenen Projekts: Die Zahl der „Elterntaxis“ in der Stadt deutlich zu reduzieren, das Zufußgehen wieder attraktiver zu machen. Das Erziehungspersonal im Kindergarten übernimmt hier die wichtige Rolle der Vorreiter für ein Mobilitätskonzept, das in der ganzen Stadt flächendeckend Schule machen soll: Das Zufußgehen soll Kindern und Erwachsenen nähergebracht werden. Koordinatoren in den Schulen helfen, das Thema zu kommunizieren.

Nach knapp einem Jahr hat sich gezeigt, dass das Modell „laufender Schulbus“ mit offensiver Vorbereitung auch an kleineren Grundschulen stattfinden kann – aber dass auch allein durch die wiederkehrende Bewusstseinsbildung bei den Eltern ein Umdenkprozess stattfindet. Darüber hinaus wird über Modelle zur Prämierung des häufigen Zufußgehens an Kindergärten wie Schulen nachgedacht. Insgesamt konnte gezeigt werden, dass der aus der Stadtverwaltung heraus initiierte systematische Aufbau begleiteter Geh-Gemeinschaften für Kinder einen erfolgversprechenden Einstieg in das kommunale Mobilitätsmanagement darstellt. Als zusätzlicher Ansporn wurden bereits viele kleine Gehwegemängel beseitigt.

Die wichtigsten Projektdaten.
Zielgruppe: ca. 3.000 Eltern
Konzeptentwicklung: Wolfgang Widder

StädteRegion Aachen.

Ein Jobticket, Parkraumbewirtschaftung, Carsharing-Nutzung für Dienstgänge, Abstellanlagen für Fahrräder und eine Dienstreise-Richtlinie, die eine bevorzugte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs anweist: Die Verwaltung der StädteRegion Aachen hat bereits zahlreiche Schritte getan, um eine umweltverträglichere Mobilität zu fördern. Diese Maßnahmen sollen fortgesetzt und um weitere ergänzt werden – um den CO_2-Ausstoß alleine im Berufsverkehr um 21 Prozent zu reduzieren. Obwohl die StädteRegion Aachen aus der Stadt Aachen selbst mit 257.000 Einwohnern und weiteren neun städteregionsangehörigen Kommunen mit zusammen rund 540.000 Einwohnern besteht, befinden sich die großen Verwaltungsstandorte alle im Zentrum Aachens. Weil die meisten der Beschäftigten Gleitzeit arbeiten, können sie ihre Arbeitszeiten gut nach den Abfahrten der öffentlichen Verkehrsmittel richten. Auch ist der Hauptbahnhof nur 300 Meter entfernt. Informationstage sollen die bestehenden Angebote einem größeren Kreis der Mitarbeiter nahebringen, außerdem sind Aushänge und persönliche Fahrpläne im Internet geplant. Um den Fahrradverkehr zu stärken, sind neben der Verbesserung der Infrastruktur Aktionstage geplant. Auch der Zuschuss zum Fahrradkauf kann die Quote der Radfahrer unter den Beschäftigten erhöhen.

Schon heute werden zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise Telearbeit, Parkraumbewirtschaftung sowie die testweise Nutzung zweier Elektroroller und eines Elektromobils – als Mobilitätsmanagement-Instrumente eingesetzt. Weitere Vorhaben sollen so bald wie möglich umgesetzt werden.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 526 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 451.977 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 152 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 80 t/a
Konzeptentwicklung: Dr. Armin Langweg

Stadtverwaltung Bundesstadt Bonn.

Für die Stadtverwaltung der Bundesstadt Bonn wurde ein ganzheitliches Konzept zur Optimierung der betrieblichen Mobilität erstellt. Der Schwerpunkt wurde auf die dienstliche Mobilität während der Arbeit gelegt. Zielsetzung des Projekts war es, Wege zur Reduzierung von Kosten und CO_2-Ausstoß aufzuzeigen. Zur Erstellung des ganzheitlichen Mobilitätskonzepts wurden die Fuhrparkstrukturen, die Zusammensetzung des dienstlichen Modal Split, die mobilitätsrelevanten Prozesse, die Eignung verschiedenster Softwareprodukte zur Unterstützung der Mobilitätsprozesse sowie die im Rahmen eines Change Management erforderlichen Begleitmaßnahmen hinsichtlich des Einsparpotenzials bei Kosten und CO_2-Ausstoß in umfassender Weise bewertet.

Die dabei entwickelten Maßnahmen wurden so miteinander in Zusammenhang gebracht, dass insbesondere die gegenseitige Verstärkung von Maßnahmen herausgearbeitet wurde. Das Personal- und Organisationsamt hat in den letzten Jahren den Fahrzeugbestand schrittweise bereits deutlich reduziert. Die Fahrzeugbeschaffung erfolgt zentral. Ein zentraler Fahrzeugpool mit 36 Fahrzeugen wird von allen Ämtern im Stadthaus genutzt.

Eine übergreifende Steuerung und Optimierung erfolgt in erster Linie im Bereich der Beschaffung. Ein Mobilitätsarten übergreifendes Controlling existiert nicht. Das Mobilitätskonzept beinhaltet über 30 Einzelmaßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ca. 25 Prozent der Kosten sowie knapp 40 Prozent des CO_2-Ausstoßes. Zur Umstellung des Fahrzeugpools auf Carsharing soll zunächst ein Pilotprojekt mit zehn Fahrzeugen ausgeschrieben werden. Weiterhin sollen Pkw-Fahrten im Nahbereich eingeschränkt und stattdessen alternative Verkehrsmittel genutzt werden.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	1.450 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	677.966 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	83 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	120 t/a
Konzeptentwicklung:	Michael Schramek, EcoLibro GmbH

Stadtverwaltung Mainz.

Die Stadt Mainz zählt 3.844 Beschäftigte, hiervon 1.249 an den drei großen Standorten Rathaus, Stadthaus und Zitadelle. 58 Prozent kommen nicht mit dem eigenen Auto zur Arbeit, sondern zum überwiegenden Teil mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Der Anteil von Fußgängern und Radfahrern schwankt je nach Jahreszeit zwischen 10 und 16 Prozent. Die Stadt Mainz möchte ihre Beschäftigten dabei unterstützen, künftig noch häufiger den Umweltverbund zu nutzen. Unter Berücksichtigung von Standortbedingungen, Wohnortverteilung, Arbeitszeitmodellen und den Ergebnissen einer Befragung ergibt sich ein großes Umstiegspotenzial bei den derzeitigen Pkw-Nutzern: Etwa vier Fünftel könnten an ein bis drei Tagen in der Woche das Auto stehen lassen. Die Bedingungen für den Umweltverbund sind heute schon gut: Es gibt zahlreiche ÖV-Verbindungen, alle Beschäftigten erhalten ein Jobticket und an zwei der drei Standorte können sich Radfahrer vor der Arbeit duschen und umziehen.

Zurzeit wird geprüft, ob Radfahrer künftig hochwertigere Abstellplätze, Unterstützung bei der Radreparatur und Auflademöglichkeiten für Pedelecs erhalten können. Auch die Anschaffung eines eigenen Fahrradpools, Umweltstandards für Dienstwagen und eine Kooperation mit Carsharing-Anbietern werden für die energieeffiziente Durchführung dienstlicher Fahrten in Betracht gezogen. Bereits jetzt werden die Besucher der Stadtverwaltung auf die Möglichkeiten der ÖV-Nutzung hingewiesen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	1.249 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	1.977.401 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	561 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	701 t/a
Untersuchte Standorte:	Rathaus, Stadthaus, Zitadelle
Konzeptentwicklung:	Gisela Stete, Steteplanung

Stadtverwaltung Rheine.

Das Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Rheine ist als Pilotprojekt für weitere Projekte im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Stadtgebiet gedacht – etwa für städtische Betriebe wie die Sparkasse und die Stadtwerke. Integriertes Mobilitätsmanagement, kommunale und betriebliche Maßnahmen sollen zusammengeführt werden. Ziel der ersten Maßnahmen ist es, möglichst viele der ca. 400 Mitarbeiter zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen. Generell ist die Bereitschaft dafür hoch, das hat eine Befragung der Beschäftigten ergeben. Dazu trägt sicher auch bei, dass der Bahnhof nur etwa 100 Meter von der Stadtverwaltung entfernt liegt, dort ist auch der Busbahnhof für Regionalbusse angesiedelt. Um den letzten Anstoß für Umsteiger zu geben, soll bei den Beschäftigten verstärkt für die Nutzung eines Jobtickets geworben werden. Geplant ist, den Service für Radfahrer deutlich zu verbessern. Mithilfe von Mitfahrzentralen und Fahrgemeinschaftsbörsen können außerdem Alleinfahrten im Pkw minimiert werden. Dazu ist eine engere Verzahnung und Ausweitung des Carsharing-Angebots der Stadtwerke mit der Mobilitätsnachfrage der Beschäftigten der Stadtverwaltung geplant.

Mit knapp 77.500 Einwohnern ist Rheine ein Mittelzentrum, das wichtige Versorgungsfunktionen für die umliegenden Kommunen erfüllt. Insofern hat die Entscheidung für einen Start in ein umfassendes Mobilitätsmanagement voraussichtlich eine große Strahlkraft in die Region.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	420 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	143 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	60 t/a
Konzeptentwicklung:	Jean-Marc Stuhm, Büro StadtVerkehr

Stadtverwaltung Rödermark.

Viele Mitarbeiter der Stadtverwaltung Rödermark sind bereit, im Rahmen eines Mobilitätsmanagements vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Trotzdem fehlen noch weitere Anreize, diesen Schritt auch wirklich zu vollziehen. Denn obwohl die Standorte der Verwaltung durch S-Bahn-, zwei Regionalbahn- und vier Buslinien gut erreichbar sind, wählen rund 70 Prozent der Beschäftigten den Pkw als Beförderungsmittel. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, sämtliche durch die Stadtverwaltung ausgelösten Verkehre ökologisch und ökonomisch zu gestalten – und den Modal Split nachhaltig zu verändern. Der Anteil des Autoverkehrs soll von 70 auf 38 Prozent sinken, der des ÖV von 2 auf 28 Prozent steigen.

Der Radverkehr soll durch die Verbesserung der Infrastruktur deutlich gestärkt werden – gesicherte Fahrradabstellplätze gehören zu den geplanten Maßnahmen. Ein professionelles Fuhrparkmanagement soll dazu beitragen, dass auch bei Dienstfahrten stärker darauf geachtet wird, CO_2 einzusparen. Die Beschäftigten der Stadtverwaltung zu motivieren, mehr Fahrgemeinschaften zu bilden, bietet ein kleines, aber nutzbares Potenzial. Innerbetriebliche Informationen über ÖV-Angebote, z. B. Bus- und S-Bahnfahrpläne, könnten über Aushänge innerhalb der Häuser und über Veröffentlichungen im Intranet der Stadtverwaltung Rödermark den Mitarbeitern (und Besuchern) zur Verfügung gestellt werden. Das Anbringen von dynamischen Fahrplananzeigen an den Standorten der Stadtverwaltung Rödermark sollte geprüft werden. Zudem wird vorgeschlagen, eine ÖV-Anreiseinformation in alle E-Mail-Masken, mit Bezug auf den Standort der jeweiligen Arbeitsstätte, zu integrieren.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	420 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	338.983 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	143 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	60 t/a
Konzeptentwicklung:	Thomas Stahl, LNO Lokale Nahverkehrsorganisation Offenbach GmbH

Stadtverwaltung Trier.

Rund 60 Prozent der Beschäftigten am Hauptsitz der Stadtverwaltung Trier wohnen im Stadtgebiet – ideale Voraussetzungen, die Nahmobilität auf das Fahrrad zu verlagern und den Fußgängerverkehr zu stärken. Die Einrichtung von Duschräumen für die Mitarbeiter sowie die Anschaffung von Dienst-Pedelecs haben daher Priorität auf der Liste der Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für den Standort Augustinerhof der Stadtverwaltung Trier. Weil sich die Beschäftigten der Einrichtung auf mehrere Standorte im gesamten Stadtgebiet verteilen – was eine einheitliche Auswahl der Maßnahmen erschwert –, konzentriert sich das vorliegende Konzept auf diesen Hauptsitz. Weil dieser in der Trierer Innenstadt liegt, ist er mit praktisch allen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar. Die Bushaltestelle Rathaus liegt weniger als 200 Meter entfernt, allein dort halten acht Buslinien. Radwege sind ebenfalls vorhanden, aber es stehen auch 300 Pkw-Stellplätze zur Verfügung, die bewirtschaftet werden – ebenso wie die Parkplätze in den Straßen der Umgebung. Um Fahrgemeinschaften zu fördern, die künftig auch betriebsübergreifend koordiniert werden sollen, sollen für diese daher reservierte Stellplätze bereitgehalten werden. Auch tageweise Heim- und Telearbeit soll ermöglicht werden.

Die Stadtverwaltung Trier hat in Sachen Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion in der Region, man kann davon ausgehen, dass andere öffentliche Einrichtungen und auch private Betriebe dem Beispiel folgen werden. Von den knapp 20 Maßnahmen, die im Rahmen eines Grobkonzepts erarbeitet wurden, werden daher die ersten zeitnah realisiert.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 1.615 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.129.944 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 124 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 200 t/a
Konzeptentwicklung: Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation

Stadtwerke Leipzig GmbH.

Der Großteil der Mitarbeiter der Stadtwerke Leipzig sind an drei Standorten im Stadtgebiet tätig. Die Mehrzahl dieser 843 Beschäftigten erreicht ihren Arbeitsplatz mit dem Pkw, obwohl die drei untersuchten Standorte auch gut bis sehr gut mit zahlreichen Straßenbahnlinien erreicht werden können. Auch für den Radverkehr bestehen akzeptable Rahmenbedingungen. Parkflächen werden derzeit von der Geschäftsführung kostenlos bereitgestellt, wobei dafür firmeneigene Brachflächen sowie angemietete Stellflächen genutzt werden. In Abstimmung mit der Geschäftsführung hat sich der Betriebsrat um eine Erstberatung beworben. Die Beteiligung der Bediensteten an einer Umfrage zum Thema war hoch und persönliche Vorschläge wurden eingebracht. Die ausgearbeiteten Maßnahmen verfolgen das Ziel, Alternativen zum Pkw attraktiver zu machen. Ansatzpunkte sind die Einführung eines Jobtickets und die Anschaffung von Betriebsfahrrädern für die innerbetriebliche Mobilität. Leitgedanke ist die Gleichbehandlung der Arbeitnehmer, die mit dem Pkw kommen und auf dem Firmengelände kostenlos Parkplätze nutzen dürfen, mit denen, die solche Flächen nicht in Anspruch nehmen. Durch die Qualitätsverbesserung der Fahrradabstellanlagen wurde bereits ein Trend zur verstärkten Fahrradnutzung verzeichnet.

Die Umsetzung erster Maßnahmen hat begonnen. Dazu zählt ein Vertragsabschluss zum Jobticket. Die Verantwortung für die Umsetzung des Konzepts wurde an eine Person delegiert, die dafür über ein bestimmtes Zeitbudget verfügt.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe: 829 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 593.220 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 127 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 105 t/a
Untersuchte Standorte: Nordvorstadt, Südost
Konzeptentwicklung: Matthias Reichmuth, Leipziger Institut für Energie GmbH

Südwestfalen Energie und Wasser AG.

Die ENERVIE-Gruppe mit Sitz in Hagen versorgt bundesweit rund 600.000 Kunden mit Strom, Gas, Trinkwasser und energienahen Dienstleistungen. Träger dieses Projekts ist die ENERVIE-Abteilung Zentrale Dienste. Die Standorte des Unternehmens sind für Autos gut zu erreichen, genügend Stellplätze sind vorhanden. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr am ursprünglichen Firmenstandort ist gut, allerdings ist der Umzug an einen neuen Standort beschlossen. Der Neustandort, der sich noch im Planungsstadium befindet, liegt abseits und ist ohne Auto nur schwer erreichbar. Radwege sowie sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind dort praktisch nicht vorhanden. Durch die Einführung eines Jobtickets, Stellplatzbewirtschaftung, die Förderung von Fahrgemeinschaften und eine eigene Mobilitätsseite im Intranet soll die Anzahl der Autopendler zum neuen Standort von vornherein gering gehalten werden. Zudem sollen Elektroautos angeschafft werden. Der Radverkehr soll mit der Anschaffung von Pedelecs und durch die Teilnahme an der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ attraktiver gemacht werden. Beratend wurden in diesem Mobilitätsmanagementprojekt die Ämter der Stadt Hagen für Umwelt, Stadtplanung und Bauordnung mit eingebunden.

Das Mobilitätsmanagement wurde direkt in der Neuplanung des Standorts berücksichtigt. Für die Bauplanung und die Baugenehmigungspraxis wurden hierfür Mobilitätsmanagement-Faktoren eingeführt. Bei den Mitarbeitern ist das Interesse an einem Jobticket geweckt. Die Firmenleitung will zudem den Verkehr nachhaltiger gestalten und sich, als Energieversorgungsunternehmen, im Bereich der Elektromobilität mit Elektroautos, Pedelecs und Ladestationen profilieren.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 706 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.242.938 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 310 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 220 t/a
Konzeptentwicklung: Winfried Sagolla

Technologiepark Dortmund.

Der Technologiepark Dortmund liegt in direkter Nachbarschaft der TU Dortmund und ist über die Autobahn A 40 optimal an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Schienenanbindung besteht nur über eine Hängebahn – mit Umstieg an der S-Bahn-Station Universität. Diverse Buslinien führen in das Gebiet. Die periphere Lage verhindert einen ausgeprägten Fußgängerverkehr. Das Radwegenetz aus der Innenstadt ist lückenhaft – zudem besteht ein massiver Stellplatzmangel. Von den rund 8.000 Beschäftigten der 265 angesiedelten Betriebe nutzen 72 Prozent den Pkw. 90 Prozent der Autofahrer parken trotz des hohen Parkdrucks kostenfrei. Nur 12,7 Prozent nutzen den ÖV. Potenziale werden daher insbesondere im ÖV sowie bei Fahrgemeinschaften gesehen.

Das Mobilitätskonzept möchte eine gemeinsame Mobilitätsplattform und einen gemeinsamen Mobilitätsplan etablieren sowie einen zentralen beratenden Ansprechpartner installieren. Hauptziele sind die Verbesserung der Erreichbarkeit für Beschäftigte und Besucher sowie die Verminderung von Parkdruck – aber auch höhere Mitarbeiterzufriedenheit und Produktivität, optimierte Öffentlichkeitsarbeit, eine Imageverbesserung sowie die Steigerung der Lebensqualität.

Vorgesehen ist die Etablierung eines Arbeitskreises aus allen Beteiligten. Darüber hinaus prüft die Stadt Dortmund die verbesserte Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Optimierungsvorschläge für den Radverkehr. Ein privates Unternehmen wird die Aufgabe des Mobilitätsdienstleisters übernehmen und Jobtickets anbieten sowie Fahrgemeinschaften vermitteln. Ein Carsharing-Anbieter hat zudem Interesse, sich stärker zu engagieren. Vorgesehen ist auch der Aufbau einer privaten Mobilitätsplattform, die Mobilitätsdienstleistungen für die angesiedelten Unternehmen anbietet.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 8.216 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 11.581.921 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 250 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 2.050 t/a
Konzeptentwicklung: Winfried Sagolla

TÜV Rheinland AG.

1.400 firmeneigene Parkplätze für 1.500 Mitarbeiter: Der Standort des TÜV Rheinland in Köln-Deutz ist sehr autofreundlich. Die Parkplätze sind meist nicht bewirtschaftet und im Straßenraum finden sich kostenlose Stellplätze. Viele Mitarbeiter im Außendienst sind auf die Nutzung des Autos angewiesen, u. a. aufgrund der Messgeräte, die sie im Einsatz mit sich führen. Beim Konzept für ein Mobilitätsmanagement sollte es daher um die Mobilität der Beschäftigten gehen. Zwar ist die Infrastruktur für Fahrradfahrer auf dem Betriebsgelände selbst gut, es gibt Abstellplätze und Spinde. Die Zufahrtswege führen allerdings über zum Teil stark befahrene Straßen ohne Radwege. Die Abstellanlagen am Deutzer Bahnhof sind überlastet.

Von der Schiene aufs Rad zu steigen, ist für viele nicht zu bewerkstelligen. Problematisch: Am Standort sind einerseits verschiedene TÜV-Gesellschaften mit jeweils spezifischen Anforderungen an die Mobilität vertreten, andererseits ist z. B. ein Jobticket nur im Verbund finanzierbar. Die Erschließung und bessere Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs liegt daher im Fokus des Konzepts – zum Beispiel über veränderte Abfahrtszeiten der Buslinien, die zum Standort des TÜV Rheinland führen. Auch Informationen über die Anbindung und Förderung von Fahrgemeinschaften sind geplant. Daher wird das Unternehmen versuchen, auf die Stadt Köln als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs einzuwirken. Die verbesserte Erreichbarkeit des Standorts ist auch für Besucher von Bedeutung – insbesondere für Gäste der Akademie des TÜV Rheinland.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	1.500 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	2.316.384 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	273 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	410 t/a
Konzeptentwicklung:	Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper

Umweltbetrieb Bremen.

Im erstellten Konzept wurde beispielhaft der Bezirk 1 des Umweltbetriebs Bremen – eines aus dem Gartenbauamt hervorgegangenen Eigenbetriebs der Stadtgemeinde Bremen – untersucht. Die 14 Dienstfahrzeuge sind an vier Standorten für viele Aufgaben notwendig. Das ist auch an der guten Auslastung der Fahrzeuge abzulesen, außerdem sind 15 Prozent der Fahrten länger als zehn Kilometer. Ziel des Mobilitätsmanagement-Projekts war daher in erster Linie die Suche nach Potenzialen zur Senkung des CO_2-Ausstoßes und der Kosten im Rahmen der betrieblichen Mobilität. Außerdem soll die Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg klimaschonender gestaltet werden. Um eine verlässliche Datengrundlage zu erhalten, wurden nicht nur die Fahrdaten der Dienstwagen analysiert, auch die Mitarbeiter selbst kamen bei einer Befragung und einem Workshop zu Wort. Zentrale Maßnahme für die täglichen Fahrten ist der Einsatz einer Tourenoptimierungs-Software, mit der die Reihenfolge der anzufahrenden Baustellen so geregelt wird, dass die Fahrtstrecken möglich kurz sind. Auch ein Spritspartraining für betriebliche Vielfahrer ist vorgesehen. Beide Maßnahmen könnten zusammenwirkend den jährlichen CO_2-Ausstoß deutlich reduzieren. Um die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Mitarbeiter attraktiver zu gestalten, wird die Einführung eines Jobtickets angestrebt.

Von derzeit 21 Beschäftigten, die mit dem Pkw zur Arbeit kommen, könnten vermutlich sechs zum Umstieg auf den öffentlicher Personennahverkehr motiviert werden, das entspricht einer Quote von 28 Prozent. Bei der betrieblichen Mobilität liegt das CO_2-Einsparpotenzial bei rund 20 Prozent.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	41 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	16.949 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	73 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	3 t/a
Untersuchter Standort:	Bezirk 1
Konzeptentwicklung:	Knut Petersen, EcoLibro GmbH

Universität Bremen.

Die Universität Bremen und der anliegende Technologiepark verfügen über eine günstige Anbindung an das Straßennetz sowie eine gute Ausstattung mit Parkplätzen. Viele Mitarbeiter kommen mit dem Auto zur Arbeit. Die Hochschule besitzt zwar ein nach EMAS validiertes Umweltmanagement, ein systematisches Mobilitätsmanagement allerdings gibt es bislang nicht. Mit einem weitreichenden Konzept soll nun für mehr Effizienz bei der Mobilität gesorgt werden – als Teil der Anstrengungen auf dem Weg zur klimaneutralen Universität.

Das Mobilitätsmanagement wurde direkt bei der Universitätsleitung angesiedelt und in die Nachhaltigkeitsstrategie einbezogen. Zu den geplanten Maßnahmen zählen ein Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften, Kooperationen mit Carsharing-Betreibern, ein Fahrradverleih sowie die Modernisierung und Erweiterung der Fahrradabstellplätze. Im Rahmen des Ausbaus der S-Bahnlinie 5 kann ein neu zu schaffender Bahnhof Universität/Technologiepark helfen, die derzeit unzureichende Anbindung des Standortes an das Umland über den ÖV zu optimieren. Als Übergangslösung könnte ein Express-Pendelbus in den Stoßzeiten zwischen Hauptbahnhof und Universität verkehren. Ein Mobilitätsportal im Intranet, Infomaterial und Aktionstage sollen dazu beitragen, dass jeder seine individuelle Mobilität auf den Prüfstand stellt. Das breit und verkehrsträgerübergreifend angelegte Konzept der Universität Bremen belegte den 2. Platz für betriebliches Mobilitätsmanagement beim Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement 2010“.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 3.211 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 2.598.870 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 143 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 460 t/a
Konzeptentwicklung: Klaus Schäfer-Breede, Büro für Verkehrsökologie (BVÖ)

Universität Kassel.

Mit über 20.000 Studierenden und 4.350 Mitarbeitern, darunter 1.460 studentische, verteilt sich die Universität Kassel auf acht Standorte im nördlichen Hessen. Das Mobilitätsmanagement soll die Umweltbilanz der gesamten Universität verbessern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auf eine nachhaltigere Mobilität zu und an allen Standorten. Den Schwerpunkt bildet dabei der zentrale Campus am Holländischen Platz in Kassel.

Durch das eingeführte Semesterticket und die überwiegend bewirtschafteten Parkplätze liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs unter den Studierenden nur noch bei einem Zehntel. Hauptzielgruppe sind daher die nicht-studentischen Bediensteten. Fast 40 Prozent der Wege zum Arbeitsplatz werden bereits mit dem ÖV, gut 30 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Durch die regionstypischen mittleren Distanzen resultieren jedoch allein für die nicht-studentischen Bediensteten rund 8.000 Pkw-Kilometer pro Person und Jahr. Schon lange gibt es am Hauptstandort ein Jobticket, umfangreiche Parkraumbewirtschaftung und eine studentische Fahrradreparaturwerkstatt. Alle Ansätze werden nun zum Gesamtkonzept ausgebaut: Die Zahl der Pkw-Stellplätze wird auf ein Minimum begrenzt. Kommunale Akteure verbessern die Infrastruktur – etwa durch eine bessere Anbindung aller Standorte an die örtlichen Radrouten oder die Optimierung der Haltestellen am Hauptstandort. Die Universität beabsichtigt in Eigenregie, Wege zu vermeiden und zu verlagern, indem sie etwa konsequent Telearbeit fördert, Fahrgemeinschaften unterstützt und auf Fahrradkuriere setzt. Auch wenn sie nicht die Hauptzielgruppe darstellen, werden natürlich auch die Studierenden und Besucher profitieren.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 2.890 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 2.100.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 130 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 372 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

Universitätsklinikum Heidelberg.

Erste Maßnahmen, die Verkehrssituation in und rund um das Areal Neuenheimer Feld in Heidelberg zu verbessern, wurden bereits vor Jahren umgesetzt. Dazu gehören etwa die Parkraumbewirtschaftung und die Mitfahrerbörse. Auch das Jobticket wurde eingeführt. Zusätzliche Duschen und Fahrradabstellanlagen sind eingerichtet worden. Das Mobilitätsmanagement-Konzept für das Universitätsklinikum hat ergänzend dazu das erklärte Ziel, den Mitarbeiterverkehr von und zum Klinikum effektiver und effizienter zu gestalten. Dabei war es allen Beteiligten von Anfang an wichtig, dass alle Maßnahmen der besonderen Situation des Uniklinikums – und damit auch allen anderen Einrichtungen auf dem Neuenheimer Feld – bestmöglich Rechnung tragen.

In einem ersten Schritt soll eine Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement eingerichtet werden. Dynamische Informationen für Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs im Intranet und auf Monitoren an zentralen Knotenpunkten im Klinikum sollen den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern: mit Echtzeitdaten zu den Abfahrtszeiten der ÖV-Fahrzeuge an den Haltestellen. Damit können Verspätungen im Voraus erkannt und lange Wartezeiten an den Haltestellen vermieden werden. Für Carsharing-Fahrzeuge wird es spezielle Stellplätze geben. Zudem wird die Nutzung des Fahrrads durch zeitgemäße Angebote gefördert.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	8.402 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	4.802.260 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	101 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	850 t/a
Konzeptentwicklung:	Horst Benz, Telenet AG

Universitätsklinikum Jena.

Im Universitätsklinikum Jena (UKJ) gab es bisher keine nennenswerten Ansätze für ein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement. Im Mittelpunkt des nun erarbeiteten Konzepts stehen die spezifische Information und plakative Kommunikation über bereits vorhandene gute Alternativen zur Anreise mit dem Pkw. Etwa darüber, welche Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr die besten sind, welche Vorteile die Fahrt zur Arbeit mit dem Rad hat oder wie Kosten und Emissionen durch die Kombination von Fußwegen, Radfahrten, Bus-, Pkw- und Bahn-Nutzung verringert werden können. Zum Umdenken und Umsteigen sollen außerdem „Mobilitäts(standort)pläne“ beitragen, in denen die vielen Standorte des Klinikums herausgestellt werden, deren Erreichbarkeit auch untereinander sowie die dazu jeweils passenden Mobilitätsangebote und ihre Nutzung.

Der Plan und die abgeleiteten Maßnahmen sollen Beschäftigten, Patienten, Begleitern und Besuchern aufzeigen, dass die Klinikumsstandorte sehr gut auch ohne Pkw erreicht werden können. Unterstützend sollen konsequentes Parkraummanagement, die Vereinbarung eines Jobticketangebots und die Förderung von Services rund um das Fahrrad entwickelt werden. Insgesamt soll sich das Klinikum als größter Arbeitgeber in Jena und Besuchermagnet in der Region bei Mobilitätsthemen mehr Gehör verschaffen. Für eine Erfolgseinschätzung ist es noch zu früh. Aktuelle Entwicklungen stimmen jedoch optimistisch. So wurde ein neues Straßenbahnnetz und ÖV-Angebot eingeführt, das den Neubau des UKJ in Jena-Lobeda besser an den Kreuzungs- und Regionalbahnhof Jena-Göschwitz anbindet.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	4.648 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	2.881.356 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	110 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	510 t/a
Untersuchte Standorte:	Kernstadt und Lobeda-Ost
Konzeptentwicklung:	Reinhard Crome, team red Deutschland GmbH

Verlagsgesellschaft Madsack GmbH & Co. KG.

Die Verlagszentrale von Madsack mit ihren 841 Mitarbeitern liegt etwa fünf Kilometer südöstlich der Innenstadt Hannovers. Für Autofahrer ist das Unternehmen gut erreichbar. 600 kostenlose Parkplätze stehen zur Verfügung. Fahrgemeinschaften werden nicht speziell gefördert. Die Stadtbahnlinie 6 verbindet Madsack von 6:00 bis 1:00 Uhr mit der Innenstadt. Die Buslinie 370 stellt im Halbstundentakt eine Verbindung zur Südstadt her. Per Fahrrad ist Madsack gut zu erreichen. 84 Fahrradabstellanlagen stehen bereit. Die Nutzungsmöglichkeit des ÖV ist durch den Schichtbetrieb nur eingeschränkt gegeben. 41 Prozent der Mitarbeiter haben einen relativ kurzen Arbeitsweg. Trotzdem kommen zwei Drittel als Alleinfahrer mit dem Auto zur Arbeit. Der Fahrradanteil beträgt 5 bis 12 Prozent. 25 Prozent kommen per Bus und Bahn.

Neben einem Mobilitätsbeauftragten und einer Analyse möglicher Widerstände gegen ein Mobilitätsmanagement empfiehlt die Erstberatung folgende Maßnahmen: Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung, ein Öko-Fahrtraining für Dienstwageninhaber und ein Fahrgemeinschaftstool. Die ÖV-Nutzung soll durch einen Zuschuss zur Monatskarte, kostenlose Schnuppertickets u. v. m. offensiv gefördert werden. Die Fahrradnutzung soll durch einen Radbeauftragten, eine Fahrradarbeitsgruppe, Kauf oder Leasing von Dienstfahrrädern – auch zur Nutzung auf dem Arbeitsweg – und einen Anschaffungszuschuss für Privatfahrräder attraktiver gemacht werden. Darüber hinaus sind ein ökologisches Fuhrparkmanagement sowie Regelungen für umweltfreundlichere Dienstreisen vorgesehen.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 841 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 1.751.412 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 369 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 310 t/a
Konzeptentwicklung: Dieter Brübach, B.A.U.M.

Vitra Gruppe.

250 wettergeschützte Fahrradabstellplätze auf der einen Seite – auf der anderen laden mehr als 500 Parkplätze, zum Teil in einer Tiefgarage, die Beschäftigten der Vitra Gruppe in Weil am Rhein geradezu ein, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren oder Dienstfahrten mit dem Pkw zu erledigen. Durch gezielte Maßnahmen in den vergangenen Jahren, etwa die Berücksichtigung ökologischer Kriterien im Flottenmanagement (Green Car Policy), wurde der CO_2-Ausstoß bereits reduziert. Um mehr Mitarbeiter zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen, könnten Pendlerfahrräder für die Fahrt zwischen dem Bahnhof Haltingen und dem Unternehmensstandort zur Verfügung gestellt werden. Dazu kommt auch eine Erneuerung der Velo-Box am Bahnhof in Betracht. Ebenfalls empfohlen sind privat nutzbare Bahncards 50/100. Auch die Vorbildfunktion der Geschäftsleitung sollte nicht unterschätzt werden: Gehen die Führungskräfte mit gutem Beispiel voran, strahlt das auf die Mitarbeiter aus. Um den Dienstreiseverkehr zu reduzieren – der vor allem mit dem Pkw absolviert wird –, ist die stärkere Nutzung virtueller Konferenzen sinnvoll: Mit Testkonferenzen in den einzelnen Abteilungen können Hemmnisse gegenüber solchen Lösungen abgebaut werden.

Schon die „Green Car Policy“ der Vitra Gruppe bei der Nutzung von Dienstwagen ist als vorbildlich zu bewerten. Ein Mobilitätsmanagement nach dem vorliegenden Konzept ist geeignet, das Unternehmen auf diesem eingeschlagenen Weg einen Schritt weiter voranzubringen.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: k. A.*
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 451.977 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 185 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 30 t/a
Konzeptentwicklung: Carmen Schnaidt, B.A.U.M.

* Auf Wunsch des Unternehmens werden zu der Zielgruppengröße keine Angaben gemacht.

Weleda AG.

Von der Weleda AG bis zum Bahnhof in Schwäbisch Gmünd sind es rund 2,2 Kilometer – viele scheuen sich, diese Strecke täglich zweimal zu Fuß zu gehen. Der Anteil der Mitarbeiter, die jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit fahren, liegt bei 84 Prozent. Eine vorrangige Maßnahme des Mobilitätsmanagements für das Unternehmen soll es daher sein, bessere Möglichkeiten zur Nutzung von Bike & Ride zu schaffen. Geplant ist u. a. die Anschaffung von Pendlerfahrrädern. Mitarbeiter, die im engeren Einzugsbereich wohnen, also bis rund sieben Kilometer Entfernung, könnten diese Fahrräder ebenfalls nutzen, auch Elektrofahrräder sollen getestet werden. In den Wintermonaten wäre eine mit dem Arbeitsbeginn der Beschäftigten getaktete Buslinie hilfreich – Gespräche mit den regionalen Verkehrsanbietern, aber auch mit weiteren in Schwäbisch Gmünd ansässigen Unternehmen sind geplant. Konkretes Ziel ist die Erhöhung des ÖV-Anteils für die An- und Abreise zur Arbeitsstätte auf 25 Prozent.

Die Bereitschaft der Mitarbeiter, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, um das Klima zu schonen, ist hoch. Hindernisse wie die schwierige Überbrückung der großen Entfernung zum Bahnhof stehen dem derzeit noch entgegen. 44 Prozent der Mitarbeiter wären aber bereit, Bus und Bahn zu nutzen, wenn sich die Bedingungen verbessern. Dies zu erreichen, ist das Ziel des Mobilitätsmanagements bei der Weleda AG.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	827 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	451.977 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	97 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	80 t/a
Konzeptentwicklung:	Carmen Schnaidt, B.A.U.M.

WILO SE.

WILO SE mit Hauptsitz in Dortmund ist einer der weltweit führenden Hersteller von Pumpen und Pumpensystemen. Das Unternehmen mit fast 70 eigenen Gesellschaften beschäftigt weltweit über 6.000 Mitarbeiter. Projektträger ist WILO SE, Abteilung Personalentwicklung, in Dortmund. Der Standort ist für den individuellen Autoverkehr sehr gut erschlossen, Parkplätze sind ausreichend vorhanden. Die ÖV-Anbindung ist befriedigend, die Infrastruktur für Fahrradfahrer ist gut. Mit dem Ziel, den Pkw-Anteil am Gesamtverkehr zu reduzieren, wurde eine Mobilitätsbefragung sowie eine Wohn-/Standortanalyse der Beschäftigten durchgeführt. Beteiligte im gesamten Beratungsprozess waren dabei die Stadt Dortmund und die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW 21). Auf Basis der erhobenen Daten wurden erste Maßnahmen für ein verbessertes Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter festgelegt: Ein Jobticket, an dem reges Interesse besteht, soll eingeführt werden. Fahrgemeinschaften sollen mit kostenlosen Parkplätzen gefördert und unterstützt werden. Auch die Anzahl der ÖV-Nutzer und Fahrradfahrer soll anhaltend erhöht werden. Als erste Maßnahme im Sinne des letztgenannten Ziels hat WILO SE erstmalig an der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teilgenommen – und wurde direkt von der AOK als „fahrradaktivster Betrieb in Dortmund“ ausgezeichnet. Zudem war WILO SE Gastgeber der Abschlussveranstaltung der diesjährigen AOK-Aktion. Darüber hinaus wird versucht, das Unternehmen durch die Verlegung einer Bushaltestelle für den ÖV besser erreichbar zu machen.

Die wichtigsten Projektdaten.

Untersuchte Zielgruppe:	1.100 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr:	2.485.876 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem:	400 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort:	440 t/a
Konzeptentwicklung:	Winfried Sagolla

Wüstenrot & Württembergische AG.

Am Ludwigsburger Standort der Bausparkasse Wüstenrot & Württembergische sind rund 2.800 Mitarbeiter tätig. Der große Einzugsbereich der Beschäftigten und die Lage am Südrand des Stadtgebiets bedingen, dass der Großteil der Arbeitswege mit dem Pkw zurückgelegt wird. Wie in vielen anderen Ludwigsburger Unternehmen bilden Pendler aus dem Umland eine bedeutende Gruppe. Trotz der rund 1.400 betriebseigenen Stellplätze ist die Parksituation angespannt. Die Beschäftigten müssen bis zu zehn Minuten Fußweg vom Parkplatz bis zum Arbeitsplatz zurücklegen oder weichen auf umliegende Wohnstraßen zum Nachteil der Bewohner aus. Das betriebliche Mobilitätsmanagement soll aber nicht nur das Parkplatzproblem durch Schaffung und intensivere Nutzung der Alternativen lösen. Weitere wichtige Ziele sind ein Beitrag zum Klimaschutz, die Gesundheit der Mitarbeiter fördern, den Stress auf dem Weg zur Arbeit reduzieren und die Verkehrssicherheit erhöhen. Trotz direkter Busanbindung des Unternehmens hemmen viele Gründe eine stärkere Nutzung des ÖV. Umsteigen ist unbequem und zeitraubend, der Reisezeitnachteil gegenüber dem Pkw ist für Einpendler oft immens. Lösungen werden in einer Verbesserung der gesamten Wegekette vorgeschlagen, auch für Park & Ride und Bike & Ride. Während die Stadt Ludwigsburg mit neuen Fahrradwegen und einer neuen Fahrradstation am Bahnhof für Radler immer attraktiver wird, gibt es entlang der Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz noch Bedarf für Verbesserungen. Für Ludwigsburg wird zudem vorgeschlagen, auf dem 1,5 Kilometer langen Weg vom Bahnhof zum Arbeitsplatz, auch für Berufswege, häufiger das Fahrrad zu nutzen und dafür auch attraktive Verleihsysteme einzubeziehen. Besonders für Mitarbeiter aus Ludwigsburg wird noch Potenzial gesehen, dass das Fahrrad häufiger als Hauptverkehrsmittel genutzt wird.

Die wichtigsten Projektdaten.
Untersuchte Zielgruppe: 2.820 Beschäftigte
Reduktionspotenzial Pkw-Verkehr: 4.400.000 km/a
CO_2-Reduktionspotenzial pro Beschäftigtem: 280 kg/a
CO_2-Reduktionspotenzial am Standort: 779 t/a
Konzeptentwicklung: Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord

effizient mobil
bietet Unterstützung.

Materialien und Hilfestellungen.

In Deutschland wird Mobilitätsmanagement zwar erst von wenigen Akteuren umgesetzt. Es gibt aber bereits sehr gute Leitfäden, Hilfestellungen und Tools zum Thema, die engagierte Fachakteure – von Verbänden über wissenschaftliche Institute bis zu Dienstleistern – erarbeitet haben. Im Rahmen von *effizient mobil* wurden diese Materialien systematisch gesichtet und ausgewählt. Das Ergebnis ist die Materialsammlung „Effiziente Mobilität im Betrieb".

Diese Materialsammlung bietet zahlreiche praxisorientierte Dokumente, Filme und Link-Empfehlungen. Motivations- und Arbeitshilfen erläutern das Instrument betriebliches Mobilitätsmanagement allgemein oder gehen gezielt auf einzelne Handlungsfelder wie Fahrradverkehr, Fahrgemeinschaften oder Dienstreisen ein. Bei der Umsetzung helfen Handlungsleitfäden und Kalkulationshilfen. Die empfohlenen Webadressen bieten weitere Informationen über relevante Akteure, Projekte und Angebote in diesem Themenfeld.

Die Sammlung erleichtert Betriebsangehörigen wie Betriebsratsmitgliedern oder Umweltbeauftragten, die den Verkehr in ihrer Firma nachhaltig gestalten wollen, den Einstieg ins betriebliche Mobilitätsmanagement und unterstützt sie bei der Umsetzung. So bleibt Mobilitätsmanagement kein abstraktes Instrument, sondern wird für den potenziellen Anwender greifbarer. Ein kommentierter Leitfaden, der der Sammlung beiliegt, hilft bei der Suche und Navigation durch das Material.

Interessenten können die Materialsammlung auf dem Onlineportal www.effizient-mobil.de finden oder beim ACE Auto Club Europa als kostenlose DVD bestellen. Über die regionalen Netzwerke wurden bereits 500 DVDs gezielt an interessierte Betriebe verteilt.

Tools zur Wirkungsabschätzung.

Die Instrumente zur Erhebung der Ausgangslage und zur Wirkungsabschätzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen an einem Standort, die im Rahmen des Aktionsprogramms entwickelt und angewendet wurden, stehen Interessenten zur eigenen Nutzung zur Verfügung.

Folgende Tools stehen unter www.effizient-mobil.de zum kostenfreien Download bereit:

- ein Betriebssteckbrief
- ein Fragebogen für eine Mitarbeiterbefragung
- ein Steckbrief für Schulen
- ein Fragebogen für Eltern/Schüler

Die beiden Steckbriefe dienen der Erfassung relevanter Rahmendaten am Standort. Mit den Fragebögen lassen sich Mobilitätsverhalten und -möglichkeiten der Zielgruppe ermitteln.

Die so ermittelten Daten bilden die Grundlage, um anschließend die Potenziale zur Verkehrsverlagerung und zur CO_2-Reduktion abzuschätzen, die ein Mobilitätsmanagement am Standort hat. Die entsprechende Methodik steht im Internetportal des Aktionsprogramms als Online-Tool zur Verfügung.

Ansprechpartner im bundesweiten Netzwerk.

Regionale Koordinationsstellen für Mobilitätsmanagement.

Aachen:
Dr. Armin Langweg, Stadt Aachen,
Tel: +49 (0)241 432 61 76, E-Mail: armin.langweg@mail.aachen.de
Berlin/Brandenburg:
Dr. Bodo Schwieger, team red Deutschland GmbH,
Tel: +49 (0)30 13 89 86 35, E-Mail: bodo.schwieger@team-red.net
Bremen:
Klaus Schäfer-Breede, Büro für Verkehrsökologie (BVÖ),
Tel: +49 (0)421 59 41 49, E-Mail: k.schaefer-breede@bvoe-bremen.de
Dresden:
Dr. Ralf Hedel, Probst & Consorten Marketing-Beratung,
Tel: +49 (0)351 424 40 11, E-Mail: r.hedel@probst-consorten.de
Freiburg:
Dr. Viktor Wember, IG Metall,
Tel: +49 (0)761 20 73 80, E-Mail: victor.wember@igmetall.de
Halle/Leipzig:
Matthias Reichmuth, Leipziger Institut für Energie GmbH,
Tel: +49 (0)341 22 47 62 25, E-Mail: matthias.reichmuth@ie-leipzig.com
Hannover/Braunschweig:
Dieter Brübach, B.A.U.M. – Regionalbüro Hannover,
Tel: +49 (0)511 165 00 21, E-Mail: dieter.bruebach@BAUMeV.de
Köln/Bonn:
Theo Jansen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg,
Tel: +49 (0)221 20 80 87 32, E-Mail: theo.jansen@vrsinfo.de
München:
Dr. Martin Schreiner, Landeshauptstadt München,
Tel: +49 (0)89 23 32 56 63, E-Mail: martin.schreiner@muenchen.de
Tobias Kipp, team red Deutschland GmbH,
Tel: +49 (0)8105 774076, E-Mail: tobias.kipp@team-red.net
Nordhessen:
Wolfgang Nickel, PGN Planungsgruppe Nord,
Tel: +49 (0)561 80 75 80, E-Mail: wolfgang.nickel@pgn-kassel.de
Rhein/Main:
Heike Mühlhans, ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain),
Tel: +49 (0)69 66 07 59 71,
E-Mail: h.muehlhans@ivm-rheinmain.de
Rhein/Neckar:
Horst Benz, Telenet AG,
Tel: +49 (0)6151 73 33 36, E-Mail: h.benz@telenet-ag.de
Ruhrgebiet:
Winfried Sagolla, Stadt Dortmund,
Tel: +49 (0)231 502 26 13, E-Mail: wsagolla@stadtdo.de
Gernot Steinberg, Planersocietät,
Tel: +49 (0)231 589696 11, E-Mail: steinberg@planersocietaet.de
Stuttgart:
Holger Bach, Wirtschaftsförderung Region Stuttgart,
Tel: +49 (0)711 228 35 59, E-Mail: holger.bach@region-stuttgart.de
Trier:
Maik Scharnweber, Büro für Mobilitätsberatung & Moderation,
Tel: +49 (0)651 219 00, E-Mail: m.scharnweber@bmm-trier.de

Ansprechpartner bei der dena:
Stefan Haendschke,
Stellv. Bereichsleiter Energieeffiziente Verkehrssysteme,
Tel: +49 (0)30 72 61 65-673, E-Mail: haendschke@dena.de

Ansprechpartner für Gewerkschaften sowie Betriebs- und Personalräte:
ACE Auto Club Europa e.V.,
Matthias Knobloch,
Leiter parlamentarisches Verbindungsbüro Berlin
Tel:+49 (0)30 27 87 25-14, E-Mail: matthias.knobloch@ace-online.de
Dr. Juliane Korn, Beratungsstelle Mobilitätsmanagement,
Tel: +49 (0)30 27 87 25-17, E-Mail: juliane.korn@ace-online.de

Ansprechpartner zu Evaluation und Wirkungsabschätzung:
ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Doris Bäumer, E-Mail: doris.baeumer@ils-forschung.de
Mechtild Stiewe, E-Mail: mechtild.stiewe@ils-forschung.de

ISB – Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr
RWTH Aachen University
Conny Louen, E-Mail: louen@isb.rwth-aachen.de
Reyhaneh Farrokhikhiavi, E-Mail: farrokhikhiavi@isb.rwth-aachen.de

Abkürzungsverzeichnis.

CO_2	Kohlenstoffdioxid
CRS	Corporate Social Responsibility bzw. Unternehmerische Gesellschaftsverantwortung
EMAS	Eco Management and Audit Scheme bzw. EU-Öko-Audit
ISO	International Organization for Standardization
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen

Impressum.

Herausgeber.
Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
Energieeffiziente Verkehrssysteme
Chausseestraße 128 a
10115 Berlin
Tel: +49(0) 30 72 61 65-600
Fax: +49(0) 30 72 61 65-699
E-Mail: info@dena.de
Internet: www.dena.de

Redaktion.
Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
Stefan Haendschke, Melanie Krähe

Bearbeitung.
MÜLLER MÖLLER BRUSS Werbeagentur GmbH, Berlin

Druck.
besscom AG, Berlin

Stand: 12/2010

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

ClimatePartner
klimaneutral gedruckt
Zertifikatsnummer:
349-53170-0111-1120
www.climatepartner.com

Bildnachweis.
Seite 32 o.: © PGN Planungsgruppe Nord
Seite 35 o.: © Ralf Bädorf
Seite 36 o.: © Deutsche Post AG
Seite 37 o.: © K+K Küpper
Seite 37 u.: © Deutsche Post AG
Seite 44 u.: © Media Future Team, Tibor Blasy
Seite 46 o.: © Stadtverwaltung Rostock
Seite 46 u.: © HDI-Gerling, Stefan Schilling
Seite 47 u.: © Künker Fotodesign
Seite 50 o.: © PGN Planungsgruppe Nord
Seite 51 o.: © PGN Planungsgruppe Nord
Seite 52 o.: © Heike Mühlhans
Seite 54 u.: © Landeshauptstadt Hannover
Seite 57 o.: © PGN Planungsgruppe Nord
Seite 64 o.: © Stadt Bottrop
Seite 67 o.: © PGN Planungsgruppe Nord
Seite 71 u.: © Landeshauptstadt Mainz, Amt für Öffentlichkeitsarbeit
Seite 75 u.: © Umweltbetrieb Bremen
Seite 76 u.: © PGN Planungsgruppe Nord
Seite 80 o.: © PGN Planungsgruppe Nord

Art.-Nr. 7035

effizient mobil

Für alle Fragen zum Thema Mobilitätsmanagement:

www.effizient-mobil.de

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

DIE BMU
KLIMASCHUTZ-
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Unterstützt von:

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

ACE Auto Club Europa

ISBN 978-3-9813760-2-9

9 783981 376029