



Betriebliches Mobilitätsmanagement ausweiten:

Potenziale und Prozesse eines quartiersbezogenen Ansatzes
Carolin Schäfer-Sparenberg Wuppertal Institut / 07.09.2018

/ Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Für Unternehmen

- Effizientere Mobilitätsorganisation
- Eingesparte Mobilitätskosten (Fahrzeuge, Sprit, Stellplätze)
- Bessere Öko-Bilanz
- Mehr Sicherheit
- Weniger Krankheitstage
- Imagegewinn
- Nachhaltige Wirtschaft

Für Beschäftigte

- Weniger Stress unterwegs
- Eingesparte Mobilitätskosten
- Bessere ÖPNV-Erschließung
- Bessere Radverbindung
- Geringeres Unfallrisiko
- Gesundheitsförderung: aktive Bewegung
- Mehr Motivation

Für Kommune und Umwelt

- Weniger MIV
- Stärkung des Umweltverbundes
- Weniger Lärmbelastung
- Weniger Luftschadstoffemissionen
- Weniger CO₂-Ausstoß – mehr Klimaschutz
- Weniger Flächenverbrauch für Parkplätze

Wie kommt man von einer Vielzahl erfolgreicher Einzelbeispiele zu einer flächenhaften Diffusion?

/ PROJEKTIDEE

Betriebliches Mobilitätsmanagement ausweiten:
Synergien durch den Quartiersansatz

/ Das Projekt „BMM HOCH DREI“

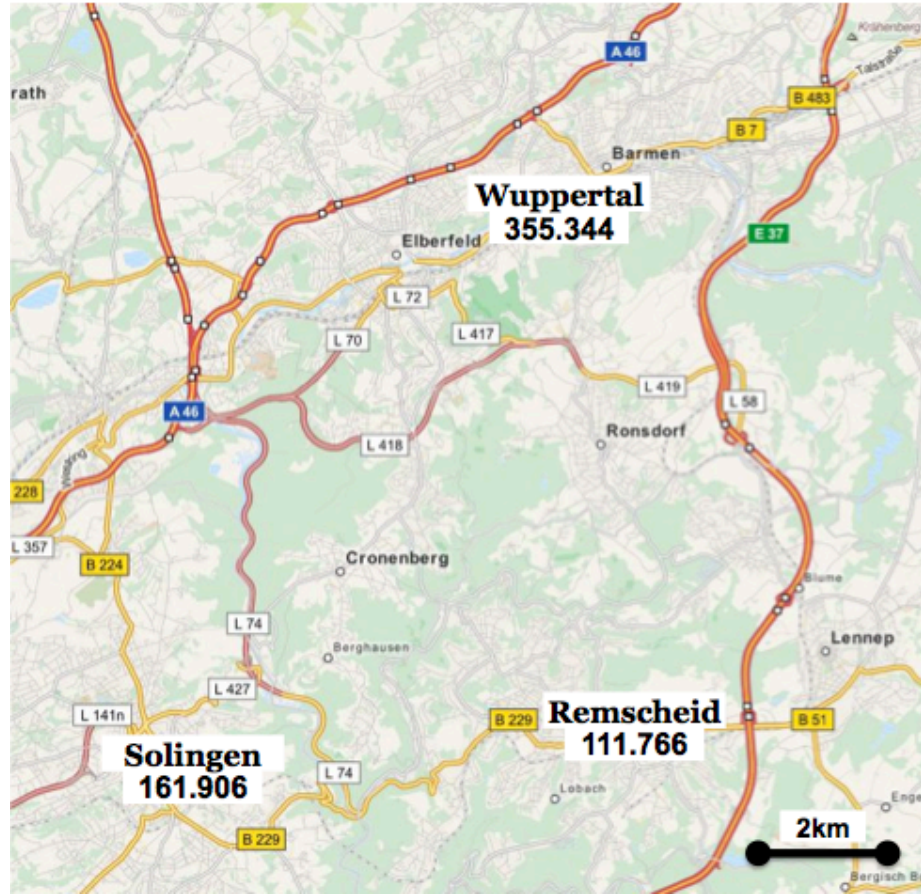
Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck (BMM HOCH DREI)

Laufzeit: 15.4.2016 bis 14.4.2019

Förderung: Land NRW & EU: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)



Projektpartner:



Kartengrundlage: <http://open.mapquest.com>

/ Das Projekt „BMM HOCH DREI“

Ziel

- Betriebliches Mobilitätsmanagement ausweiten!
- Potenziale erschließen: Kosteneinsparungen & Stadtqualität & Umweltwirkung

Ansatz und Vorgehen

- Betriebe beraten: kostenlose Erstberatung – und mehr
- Quartiersbezogener Ansatz: Verbindung BMM mit Quartiersmobilität
- Betrachtung unterschiedlicher Quartierstypen
- Kooperation mit Akteuren: v.a. Unternehmen, Einzelhandel, Hochschule, öffentlichen Einrichtungen (> Synergien schaffen!)

/ Quartierstypen und Quartiere

Gewerbegebiet

- Scheuren (SG)
- Großhülsberg (RS)

Großunternehmen

- Klinikum Solingen
- Barmenia (W)

Rathaus und Umfeld

- Remscheid
- Solingen
- Wuppertal

Infrastrukturband

- Laaken (W)

Mischgebiet: Wohnen und Gewerbe

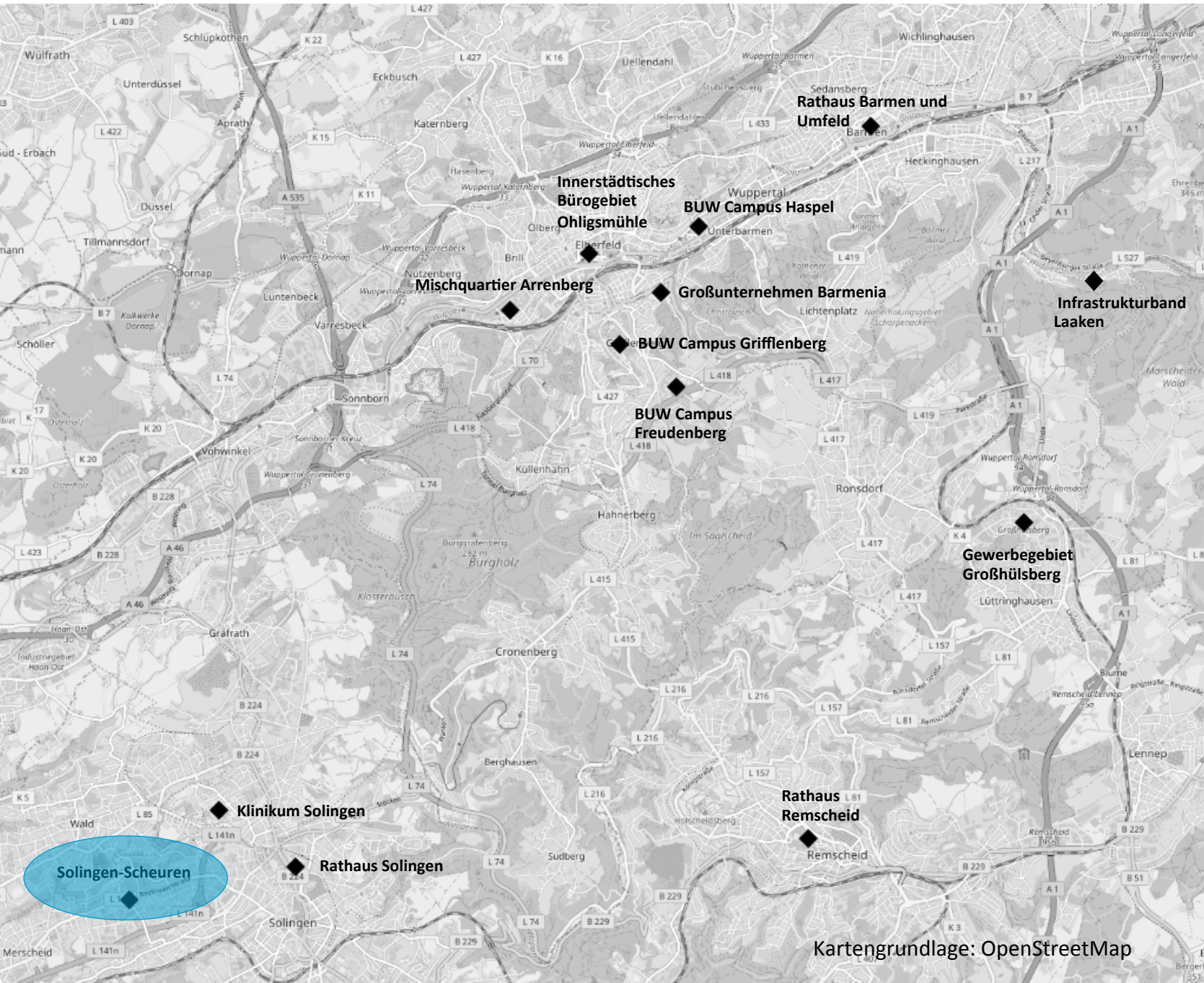
- Arrenberg (W)

Hochschule

- BUW mit den Standorten
- Griffenberg
 - Freudenberg
 - Haspel

Innerstädtisches Bürogebiet

- Ohligsmühle (W)



Betriebliches Mobilitätsmanagement
im Bergischen Städtedreieck

◆ ausgewählte Quartiere



0 500 1000 1500 m



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

Kartengrundlage: OpenStreetMap

// DER BERATUNGS- PROZESS

Umfang der Analysen und Beratungen in
Abhängigkeit von den Unternehmenswünschen

/ Inhalte der Basisberatung für Unternehmen

Mitarbeiter-Mobilität

- Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse
- Mitarbeiter-Befragung

Dienstliche Mobilität und Fuhrpark

Speziell entwickelte Analysesoftware zur Optimierung von (poolbaren) Dienstfahrzeugen, Privat-Pkw, CarSharing und Mietwagen

Maßnahmenentwicklung

- Vorstellung und Diskussion der Analyseergebnisse
- Maßnahmen-Workshop

/ Inhalte der Quartiersanalysen und -beratung

- Quartiersweite Auswertung der verschiedenen Analysen (Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen, Mitarbeiter-Befragungen etc.)
- Ggf. bilaterale Vorbereitungs- und Abstimmungsgespräche mit relevanten Quartiersakteuren
- Quartiers-Workshop zur Entwicklung von Quartiersmaßnahmen
- Quartiers-Workshop zur Umsetzung von Quartiersmaßnahmen

// SOLINGEN- SCHEUREN

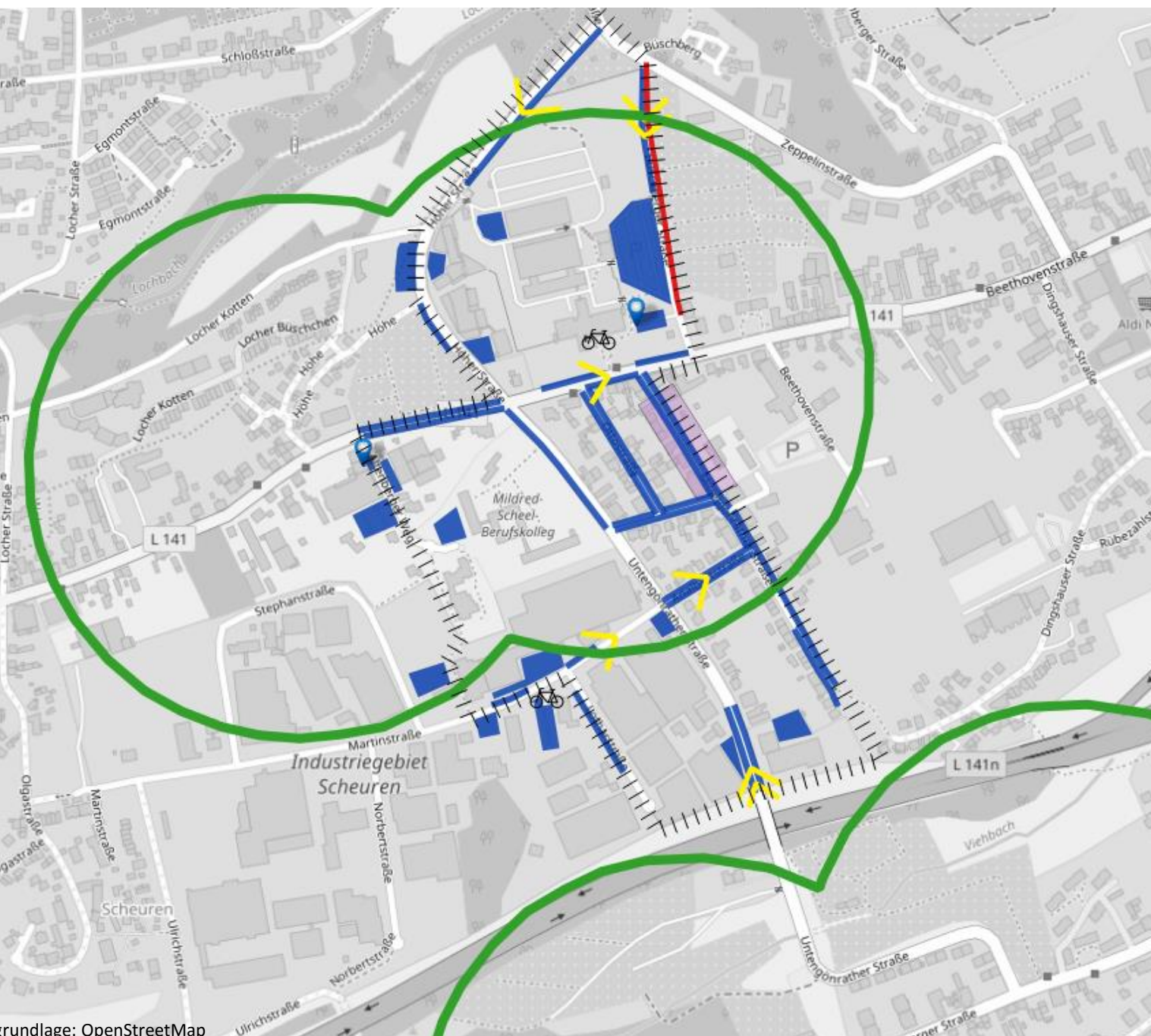
**Eine Erfolgsgeschichte:
Trotz schwieriger Ausgangsbedingungen,
Verbesserungen sind möglich!**

// AUSGANGSLAGE

Ergebnisse für ein Unternehmen in SG-Scheuren:

Für den Großteil der Befragten ist das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit.


Mobilitätsalternativen spielen aus verschiedenen Gründen keine Rolle.




Grundlage: OpenStreetMap



Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Solingen-Scheuren

Chancen


ÖPNV:
 gute ÖV-Qualität (mehrere O-Buslinien mit attraktivem Fahrplanangebot; jedoch Quartier teils außerhalb Einzugsbereiche sowie lange Fahrzeiten)


Fußverkehr:
 Abschnitt mit Tempo-30-Limit im Bereich der Grundschule

Flächenpotenzial für weitere Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car-Sharing-Stationen):



-  heute genutzt als Parkflächen
-  schon zwei E-Ladestationen


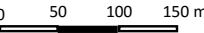


Mängel

Fahrrad:
 erst zwei kleine Radabstellanlagen
 Keine Radwege/Radstreifen

-  fehlender Gehweg
- Keine Car-Sharing-Stationen

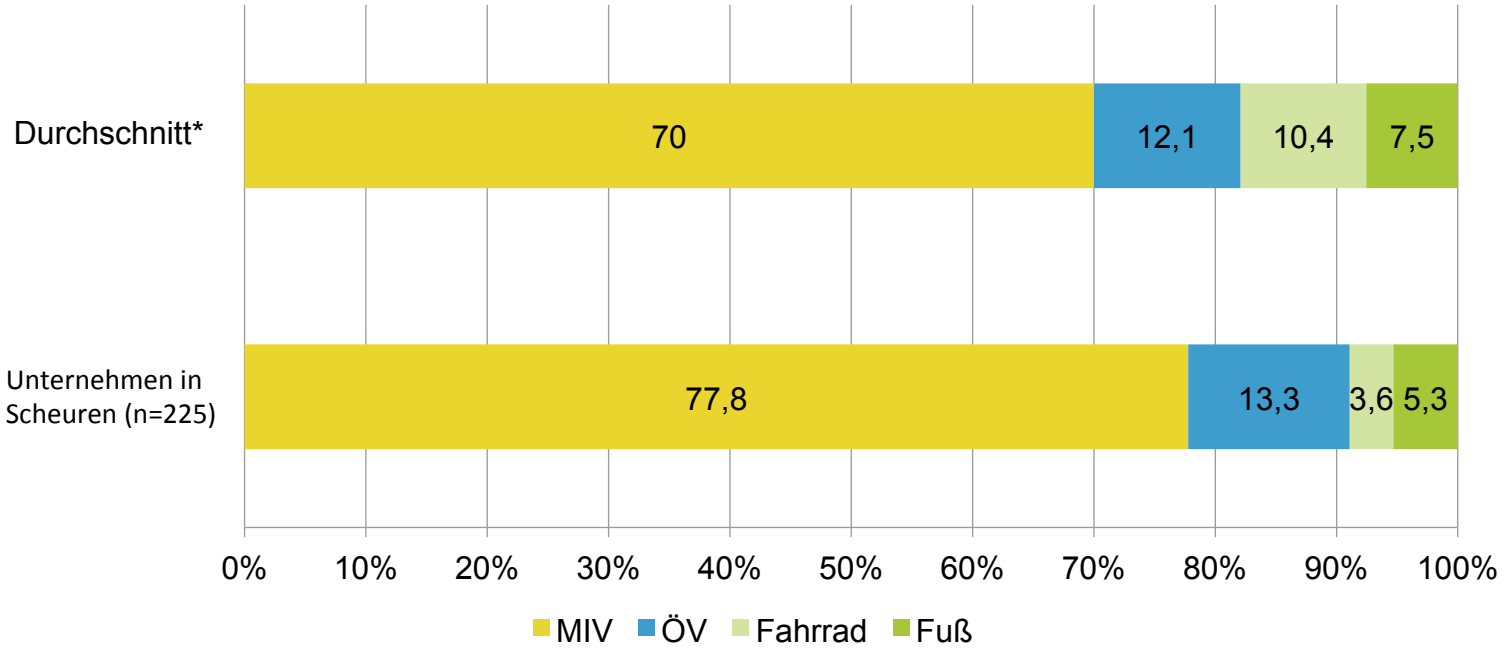
Bindungen

-  Steigungen (2,5% - 7%)
-  Steigungen (> 7%)

 Quartiersabgrenzung
 0 50 100 150 m
 N
 Universität Wuppertal LuFG Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement
 Stand August 2017


/ Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit

„Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute zur Arbeit gekommen?“



- Mitarbeiter nutzen überdurchschnittlich häufig das Auto auf dem Weg zur Arbeit.
- Das Fahrrad spielt eine unterdurchschnittliche Rolle auf dem Weg zur Arbeit.
- Solinger nutzen häufige den Umweltverbund als Personen, die außerhalb wohnen.
- 85 % sind immer so unterwegs.

*Durchschnitt auf dem Weg zur Arbeit nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (26440 gewichtete Wege)



// KERNERGEBNIS

Ein beachtlicher Teil der Befragten fährt
grundsätzlich gerne mit dem Rad
- aber nicht mit dem Rad zur Arbeit!

/ Fahrradnutzung: Potenziale

Fahrrad-Potenziale eines Unternehmens

- Etwa ein Viertel der BIA-Befragten gibt an, grundsätzlich gerne mit dem Fahrrad zu fahren.

ABER: 96 % der Befragten fahren nur selten oder nie mit dem Rad zur Arbeit.

OBWOHL...

- ...68 % der Beschäftigten in Rad-Distanz (bis 5 km) wohnen.
- ...sogar 81 % der Beschäftigten in Pedelec-Distanz (bis 10 km) wohnen.
- ...der Weg mit dem Rad gleich schnell oder sogar schneller sowie kostengünstiger ist.

Fahrrad-Potenziale SG-Scheuren

Betrachtung von 2.078 Beschäftigten

- 51 % wohnen in Rad-Distanz
- 75 % wohnen in Pedelec-Distanz



Bildquelle: Getty Images



/ Fahrradnutzung: Hemmnisse und mögliche Ansätze

Hemmnisse – TOP 5

- Lange Fahrzeit (42 %)
 - Information
 - Förderung von Pedelecs
- Wetter (37 %)
 - Information
 - Förderung von Regenkleidung
 - Kombination mit ÖV
- Zu wenige bzw. unterbrochene Radwege (25 %)
- Unsichere Wege/ Unfallgefahr (21 %)
 - Fahrsicherheitstrainings, Fahrradscouts
- Körperliche Anstrengung (20 %)
 - Information (Verknüpfung mit Gesundheitsmanagement)
 - Förderung von Pedelecs



Bildquelle: Thinkstock

/ Fahrradnutzung: erste Maßnahmen

Hemmnisse – TOP 5

- Lange Fahrzeit (42 %)
 - Information (individuell, [Mobilitätstag](#), [Testmöglichkeiten](#))
 - [Förderung von Pedelecs](#)
- Wetter (37 %)
 - Information
 - Förderung von Regenkleidung
 - Kombination mit ÖV
- Zu wenige bzw. unterbrochene Radwege (25 %)
- Unsichere Wege/ Unfallgefahr (21 %)
 - Fahrsicherheitstrainings, Fahrradscouts
- Körperliche Anstrengung (20 %)
 - Information (Verknüpfung mit Gesundheitsmanagement)
 - [Förderung von Pedelecs \(Rabatt und Ratenzahlung\)](#)



Bildquelle: Thinkstock

// KERNERGEBNIS

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird von vielen Beschäftigten nicht als Alternative gesehen.

/ Nutzung ÖV: Potenziale

Die ÖV-Nutzung am Stichtag (13 %) auf dem Weg zur Arbeit entspricht in etwa dem Bundesdurchschnitt.

ABER:

- Nur etwa 12 % geben an, grundsätzlich gerne mit dem ÖV zu fahren.
- 91 % der Befragten fahren nur selten oder nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit.

OBWOHL:

- Teilweise sind Beschäftigte (im Vergleich zum PKW) mit dem ÖV gleich schnell oder sogar schneller sind.

ALLERDINGS:

- Je nach Betrachtung der Schichtzeiten (insbesondere Früh- und Nachtschicht), gibt es auf bestimmten Relationen keine geeignete ÖV-Verbindung.



Bildquelle: Getty Images



/ Nutzung ÖV: Hemmnisse und mögliche Ansätze

Hemmnisse – TOP 5

- Lange Fahrzeit (50 %)
 - Wunsch nach Fahrplananpassungen
 - Wunsch nach zusätzlichen Fahrten
 - Wunsch nach Linienanpassungen
- Häufiges Umsteigen/ ungünstige Umstiege (36 %)
 - Wunsch nach Fahrplananpassungen
 - Wunsch nach zusätzlichen Fahrten
- Weil ich ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahre (31 %)
 - Information und Kommunikationsmaßnahmen
- Zu teuer (29 %)
 - Entwicklung eines unternehmensübergreifenden „Scheuren-Tickets“
- keine/ schlechte Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (25 %)



/ Nutzung ÖV: erste Maßnahmen

Hemmnisse – TOP 5

- Lange Fahrzeit (50 %)
 - Erste Fahrplananpassungen seit 11.06.2018
 - Wunsch nach zusätzlichen Fahrten
 - Wunsch nach Linienanpassungen
- Häufiges Umsteigen/ ungünstige Umstiege (36 %)
 - Wunsch nach Fahrplananpassungen seit 11.06.2018
 - Wunsch nach zusätzlichen Fahrten
- Weil ich ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahre (31 %)
 - Information und Kommunikationsmaßnahmen (Teilnahme am BIA-Mobilitätstag)
- Zu teuer (29 %)
 - Entwicklung eines unternehmensübergreifenden „Scheuren-Tickets“
- keine/ schlechte Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (25 %)



/ FAZIT

Der Quartiersansatz funktioniert und bietet vielfältige Vorteile!

/ Vorteile des Quartiersansatzes

1. **Bei der Unternehmensansprache:** positive Mund-zu-Mund-Propaganda von teilnehmenden Unternehmen überzeugt weitere Unternehmen im Quartier
2. **Bei der Maßnahmenentwicklung:** unternehmensübergreifende Betrachtung ermöglicht mehr Maßnahmen
3. **In der Diskussion mit Mobilitätsanbieter u.ä.:** größere Anzahl an Beschäftigten bietet bessere Verhandlungssituation
4. **Bei der Maßnahmenumsetzung:** Kooperation der Unternehmen und gleichzeitig gewisser Wettbewerbsgedanken zwischen den Unternehmen
5. **Für nicht „aktiv“ Teilnehmende:** Verbesserungen im Quartier auch für Bewohner, Besucher und weitere Unternehmen

/ Erfolgsfaktoren und mögliche Diskussionsfragen

- 1. Bei der Unternehmensansprache:** Schlüsselakteure (Unternehmen, Quartierskümmerer) im Quartier identifizieren und möglichst frühzeitig zur Teilnahme motivieren.
 - Wie gelingt es, dass das Thema „Mobilität“ auf der unternehmensinternen Prioritätenliste an Bedeutung gewinnt?
- 2. Bei der Maßnahmenentwicklung:** gemeinsame Maßnahmenentwicklung und Prioritätensetzung wird i.d.R. sehr begrüßt.
 - Wie gelingt es, dass auch Maßnahmen umgesetzt werden bzw. BMM auch nach Abschluss des Projekts in den Unternehmen fortgeführt wird?
- 3. In der Diskussion mit Mobilitätsanbieter:** frühzeitige Einbindung von Praxispartnern und möglichst konkrete Formulierung von Wünschen/Forderungen
 - Wie gelingt es, dass sich alle Beteiligten bewegen/beteiligen und nicht nur Forderungen an die jeweilige Gegenseite gestellt werden?

**HERZLICHEN DANK FÜR
IHRE AUFMERKSAMKEIT
IHR BMMHOCHDREI-TEAM**

