
Leitfaden

Handlungsmöglichkeiten eines Unternehmens

**Anregungen für die
Betriebsverkehrsplanung**



Inhaltsverzeichnis:

- 1 Einleitung
- 2 Möglichkeiten der Einflußnahme eines Betriebs auf die Wahl der Verkehrsmittel seiner Mitarbeiter
- 3 Grundsätzliche Aspekte, berufsbedingten Personenverkehr zu optimieren
- 4 Kommunikation und Marketing
- 5 Betriebsbefragung zum Thema Verkehr
- 6 Spezifische Maßnahmen und Methoden zur Förderung des Zufußgehens, der Fahrradnutzung, der Benutzung Öffentlicher Verkehrsmittel, der Teilnahme an Fahr- und Haltergemeinschaften im PKW-Verkehr sowie des Parkraummanagements
 - 6.1 Fußgänger
 - 6.2 Radfahrer
 - 6.3 Öffentlicher Verkehr
 - 6.4 Individualverkehr, PKW-Verkehr und Parkraummanagement
- 7 Überbetriebliche Kooperation

Quellen



1 Einleitung

Die folgenden Tips, Grundlagen, Arbeitsmittel und Maßnahmenvorschläge richten sich in erster Linie an den **betrieblichen Transport- bzw. Mobilitätsbeauftragten**. Er ist der Ansprechpartner für die Mitarbeiter zum Thema Verkehr und zugleich der Koordinator entsprechender Aktionen im Rahmen des betrieblichen Verkehrsreduktionsmanagements, der passende Maßnahmen konzipiert, die Umsetzung begleitet und Öffentlichkeitsarbeit betreibt. Dieser Verantwortliche im Betrieb ist typischerweise ein Mitarbeiter aus Personalabteilung, Logistik, Rechts-, Marketing-, Öffentlichkeits- oder Umweltabteilung.

Bevor verschiedene konkrete Ansatzpunkte aufgezeigt werden, wird zunächst die Möglichkeit der Einflußnahme seitens eines Unternehmens betrachtet.

2 Möglichkeiten der Einflußnahme eines Betriebs auf die Wahl der Verkehrsmittel seiner Mitarbeiter

Die Einflußnahmemöglichkeit eines Betriebs ist von den herrschenden Randbedingungen abhängig. Diese Randbedingungen sind zum einen das vorhandene ÖPNV-Angebot am Betriebsstandort und zum anderen das Angebot an Parkplätzen. Hinsichtlich des vorhandenen ÖPNV-Angebots spielt natürlich die Nutzung von vorhandenen Bahnen und Bussen durch die Mitarbeiter eine große Rolle. Das Angebot an Parkplätzen muß wiederum unterschieden werden in ein öffentliches gebührenpflichtiges und ein öffentliches gebührenfreies Parkplatzangebot sowie in firmeneigene PKW-Stellplätze. Hieraus ergeben sich nicht nur die **betriebsseitigen Handlungsmöglichkeiten** sondern auch die **Chancen zur Mobilisierung eines möglicherweise vorhandenen Fahrgemeinschaftspotentials**.

In der folgenden Tabelle und den anschließenden graphischen Darstellungen werden die Möglichkeiten der Einflußnahme seitens eines Unternehmens bezogen auf das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter in Abhängigkeit von den Randbedingungen aufgezeigt. Dies ist bei der Betrachtung der Diagramme zu beachten.



Tabelle A: Möglichkeiten der Einflußnahme eines Unternehmens auf das Verkehrsmittelwahlverhalten seiner Mitarbeiter in Abhängigkeit von ÖPNV-Nutzung und Parkgelegenheiten, wenn ein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist:

Einflußnahme- möglichkeit des Betriebs auf die Verkehrsmittel- wahl der MA	Vorhandene ÖPNV-Nutzung	Öffentliches Parkplatz- angebot gebührenfrei	öffentliches Parkplatz- angebot gebühren- pflichtig	Angebot an Firmen- Stellplätzen	Fahrgemein- schaftspotential für die Mitarbeiter
(a) sehr hoch	0	-1	-1	1	1
(b) hoch	0	-1	1	1	1
(c) mittel	1	-1	1	-1	1
(d) mittel	0	1	-1	1	0
(e) mittel	0	1	1	1	0
(f) gering	2	-1	-1	-1	1
(g) gering	0	1	-1	-1	-1
(h) gering	0	1	1	-1	-1

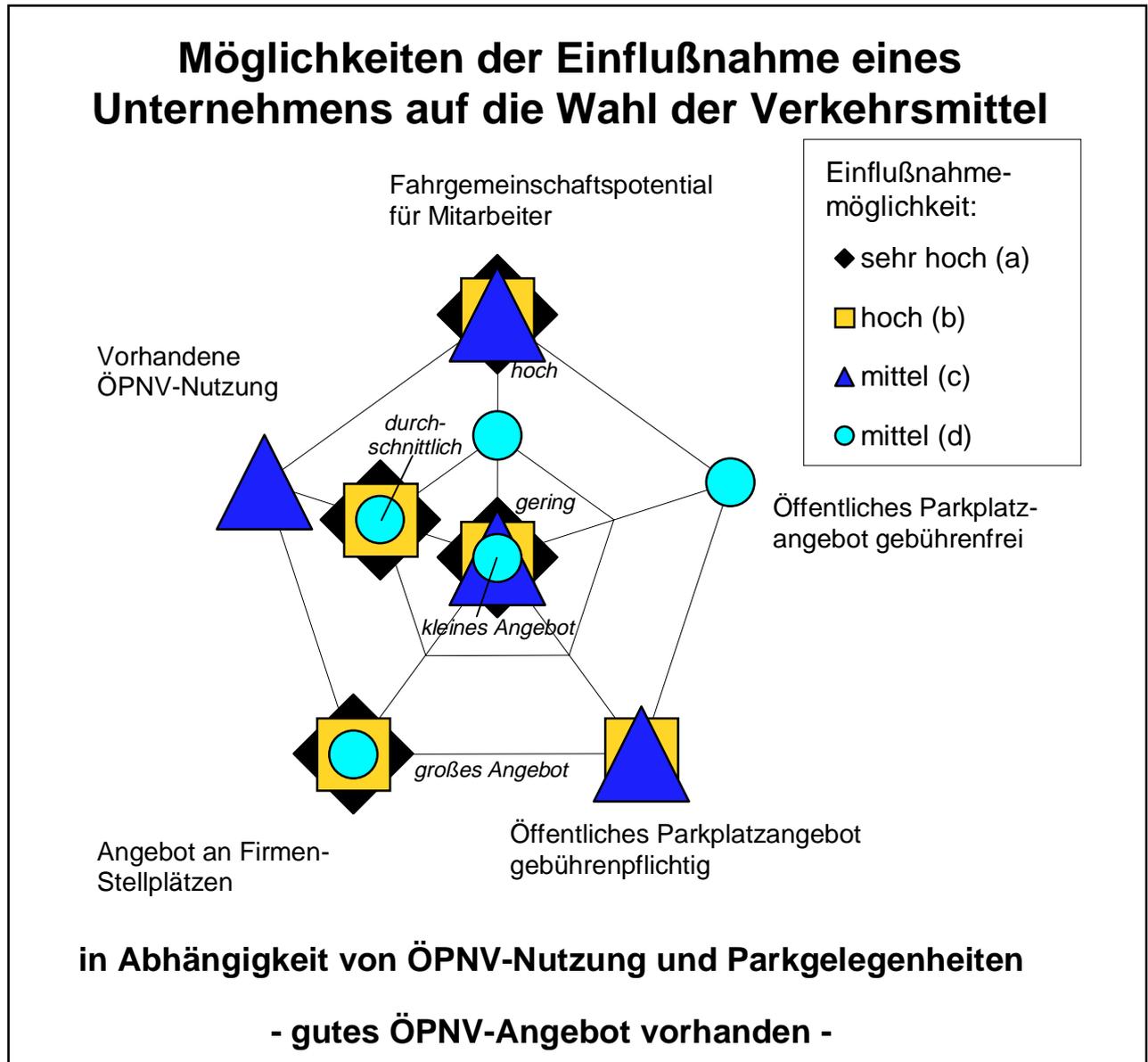
Tabelle B: Möglichkeiten der Einflußnahme eines Unternehmens auf das Verkehrsmittelwahlverhalten seiner Mitarbeiter in Abhängigkeit von ÖPNV-Nutzung und Parkgelegenheiten, wenn kein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist:

Einflußnahme- möglichkeit des Betriebs auf die Verkehrsmittel- wahl der MA	vorhandene ÖPNV-Nutzung	Öffentliches Parkplatz- angebot gebührenfrei	öffentliches Parkplatz- angebot gebühren- pflichtig	Angebot an Firmen- Stellplätzen	Fahrgemein- schaftspotential für die Mitarbeiter
(i) hoch	-2	-1	-1	1	2
(j) hoch	-2	-1	1	1	1
(k) hoch	0	-1	1	-1	1
(l) mittel	0	-1	-1	-1	1
(m) mittel	-2	1	1	1	0
(n) gering	-2	1	-1	1	0
(o) gering	-1	1	-1	-1	-1
(p) gering	-1	1	1	-1	-1

2	sehr hoch; sehr gutes, sehr großes Angebot
1	hoch; gutes bzw. großes Angebot
0	mittel; durchschnittliches Angebot
-1	gering; weniger gutes, knappes, kleines Angebot
-2	sehr gering; kein Angebot vorhanden

Die in obiger Tabelle mit (a) - (p) benannten verschiedenen Konstellationen der Randbedingungen werden in den vier folgenden graphischen Darstellungen veranschaulicht. Dabei wird der Blickwinkel auf die Chancen zur Mobilisierung eines Fahrgemeinschaftspotentials im Betrieb gerichtet.

Graphik 1:



Beschreibung zu Graphik 1 (gutes ÖPNV-Angebot vorhanden!):

- (a) Ist am Betriebsstandort das Angebot öffentlicher gebührenfreier und auch öffentlicher gebührenpflichtiger Parkplätze klein, das Angebot privater Stellplätze auf dem Firmengelände groß und die Nutzung des vorhandenen guten ÖPNV-Angebots durch die Mitarbeiter durchschnittlich, so ist die Möglichkeit der Einflußnahme seitens des Unternehmens auf die Wahl

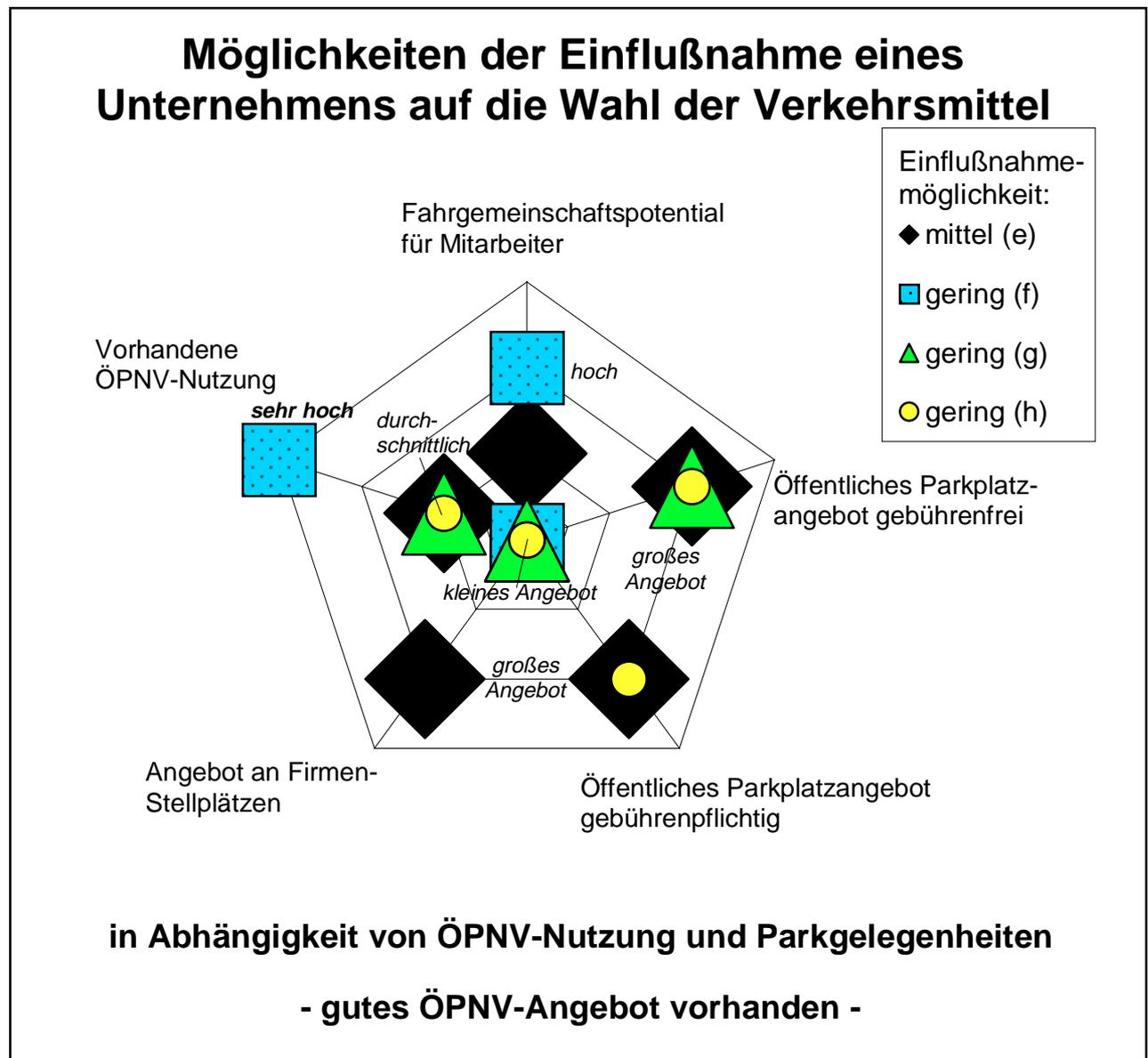
- der Verkehrsmittel seiner Mitarbeiter als **sehr hoch** einzustufen. In dieser Konstellation kann auch das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter als **hoch** beurteilt werden.
- (b) Die Möglichkeiten der betriebsseitigen Einflußnahme sind **hoch**, wenn bei gutem ÖPNV-Angebot, das von den Mitarbeitern durchschnittlich genutzt wird, weiterhin ein großes Angebot an öffentlichen gebührenpflichtigen Parkplätzen sowie an firmeneigenen Stellplätzen jedoch nur ein kleines Angebot von gebührenfreien öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung stehen. Die Chancen zur Mobilisierung eines möglicherweise vorhandenen Fahrgemeinschaftspotentials sind bei diesen Randbedingungen als **hoch** zu bewerten.
- (c) Die Handlungsmöglichkeiten eines Unternehmens können lediglich als **mittel** beurteilt werden, wenn es nur ein kleines Angebot an Firmen-Stellplätzen sowie ein kleines öffentliches Parkplatzangebot gibt, das gebührenfrei ist, hingegen gebührenpflichtige öffentliche Parkplätze in großer Zahl vorhanden sind und das vorhandene gute ÖPNV-Angebot von den Mitarbeitern gut ausgenutzt wird. Auch in Abhängigkeit dieser Randbedingungen ist das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter **hoch**.
- (d) Ist das Angebot öffentlicher gebührenfreier Parkplätze sowie Firmen-Stellplätze groß, das öffentliche gebührenpflichtige Parkplatzangebot klein und die Nutzung des vorhandenen guten ÖPNV-Angebots durch die Mitarbeiter durchschnittlich, so ist die Möglichkeit der Einflußnahme seitens des Unternehmens auf die Wahl der Verkehrsmittel der Mitarbeiter ebenfalls als **mittel** einzustufen; **mittel** ist auch das zu erwartende Fahrgemeinschaftspotential.

Beschreibung zu Graphik 2 (gutes ÖPNV-Angebot vorhanden!):

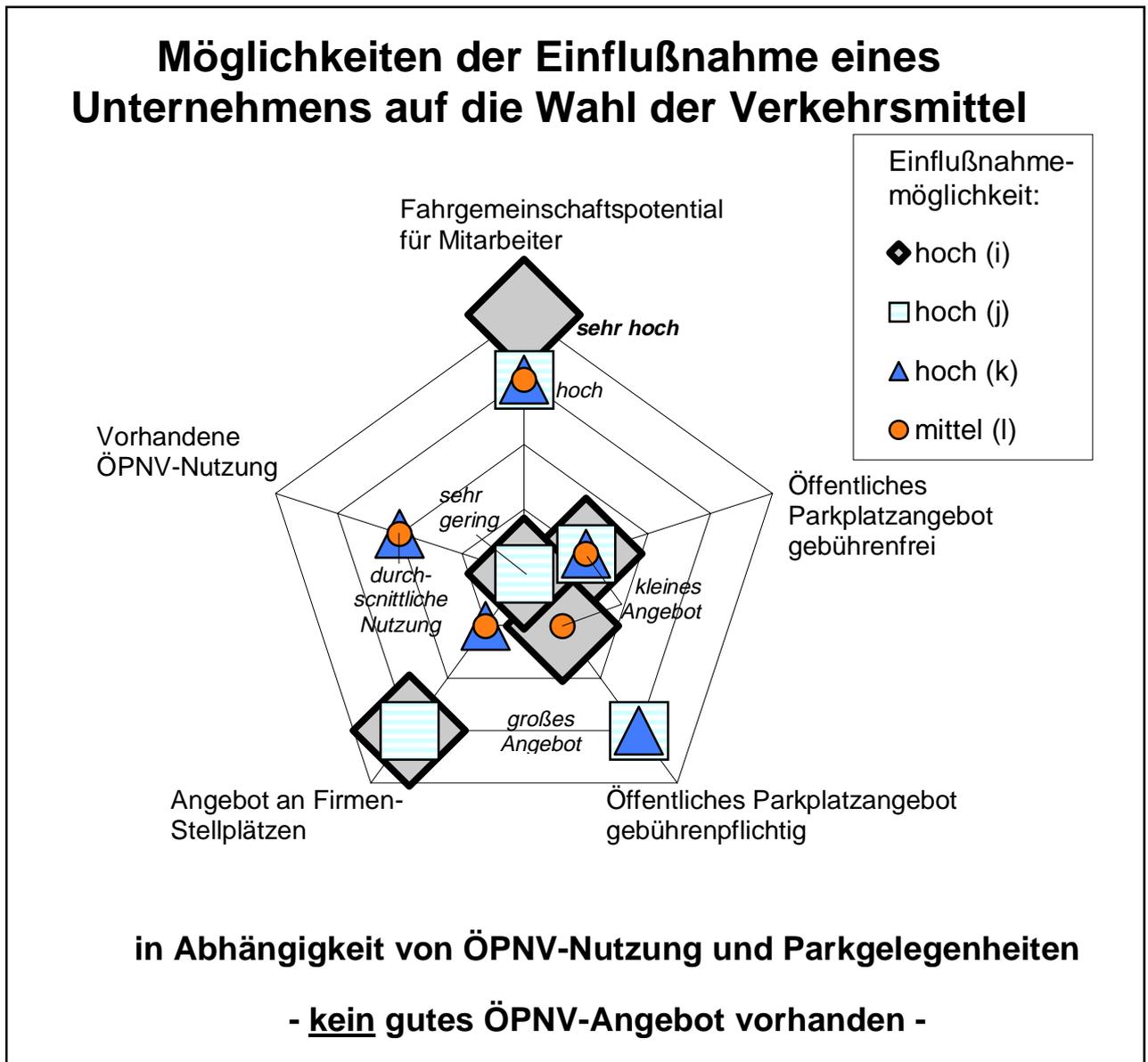
- (e) Die Einflußnahmemöglichkeit ist abermals als **mittel** zu beurteilen, wenn das Angebot von öffentlichen gebührenfreien und öffentlichen gebührenpflichtigen Parkplätzen sowie an Stellplätze auf dem Firmengelände groß ist, das ÖPNV-Angebot jedoch nur durchschnittlich ausgenutzt wird. In dieser Konstellation ist das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter **mittel**.
- (f) Ist die Nutzung des vorhandenen guten ÖPNV-Angebots durch die Mitarbeiter sehr hoch und gibt es am Betriebsstandort nur ein kleines Parkplatzangebot, so ist die Möglichkeit der Einflußnahme seitens des Unternehmens als **gering** einzustufen. **Hoch** hingegen ist bei diesen Randbedingungen das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter.

- (g) **Gering** ist die Möglichkeit der betriebsseitigen Einflußnahme ferner bei einem kleinen Angebot an Firmen-Stellplätzen sowie öffentlichen Parkplätzen, die gebührenpflichtig sind, wenn es ein großes gebührenfreies öffentliches Parkplatzangebot gibt und die vorhandene Nutzung von Bahnen und Bussen durchschnittlich ist. In Abhängigkeit dieser Randbedingungen ist das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter gleichermaßen **gering**.
- (h) Die Möglichkeiten der Einflußnahme sind **gering** ausgeprägt, wenn bei gutem ÖPNV-Angebot, das von den Mitarbeitern durchschnittlich genutzt wird, ein großes Angebot von gebührenfreien und gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung steht, aber nur ein kleines Angebot an Firmenstellplätzen vorhanden ist. In dieser Konstellation muß das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter genauso als **gering** beurteilt werden.

Graphik 2:



Graphik 3:



Beschreibung zu Graphik 3 (kein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden!):

- (i) Ist kein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden und wird dieses von den Mitarbeitern nur sehr gering genutzt, gibt es nur ein kleines Angebot öffentlicher Parkplätze, jedoch ein großes Angebot an Firmen-Stellplätzen, so ist die Möglichkeit der betriebsseitigen Einflußnahme auf die Wahl der Verkehrsmittel der Mitarbeiter **hoch**. In dieser Konstellation sind die Chancen zur Mobilisierung eines Fahrgemeinschaftspotentials **sehr hoch**.
- (j) Die Möglichkeiten der Einflußnahme sind ebenso **hoch** ausgeprägt, wenn bei schlechtem ÖPNV-Angebot, das von den Mitarbeitern auch nur sehr gering genutzt wird, ein großes

Angebot von gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätzen sowie firmeneigenen Stellplätzen zur Verfügung steht, aber nur ein kleines Angebot an gebührenfreien öffentlichen Parkplätzen vorhanden ist. Unter diesen Randbedingungen ist das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter **hoch**.

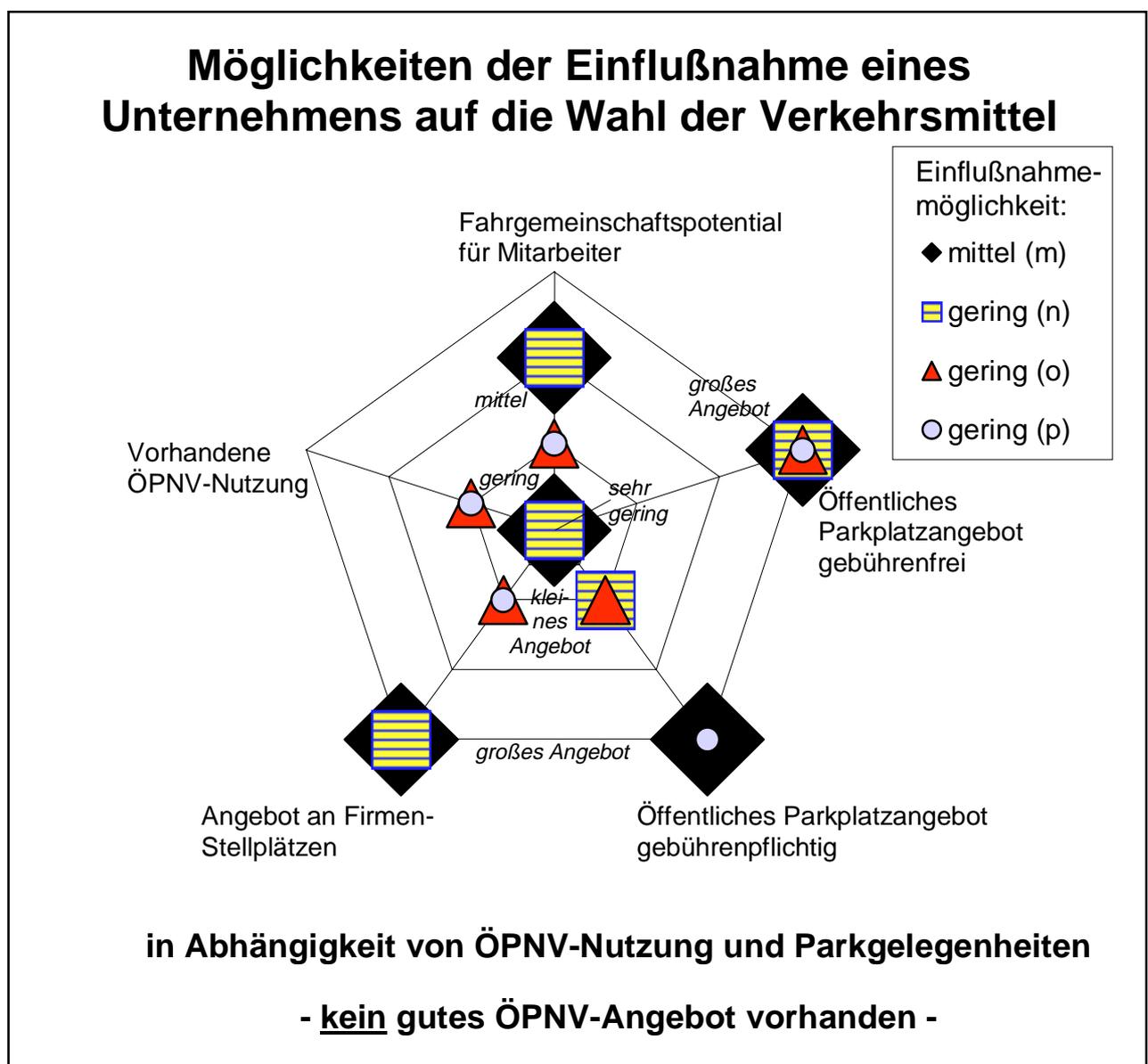
- (k) **Hoch** sind die Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Verkehrsmittelwahl noch bei einem kleinen Angebot an firmeneigenen Stellplätzen sowie gebührenfreien öffentlichen Parkplätzen und einem großen öffentlichen Parkplatzangebot, das gebührenpflichtig ist, wenn die Nutzung des schlechten ÖPNV-Angebots durchschnittlich ist. In Abhängigkeit dieser Randbedingungen ist das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter **hoch**.
- (l) Ist kein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden, die vorhandene ÖPNV-Nutzung durchschnittlich und das Angebot an Parkplätzen klein, so ist die Möglichkeit der Einflußnahme seitens des Unternehmens auf die Wahl der Verkehrsmittel seiner Mitarbeiter als **mittel** einzustufen; wohingegen das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter noch immer **hoch** ist.

Beschreibung zu Graphik 4 (kein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden!):

- (m) Die Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Verkehrsmittelwahl sind **mittel** ausgeprägt, wenn bei schlechtem ÖPNV-Angebot, das von den Mitarbeitern auch nur sehr gering genutzt wird, ein großes Angebot von gebührenpflichtigen und gebührenfreien öffentlichen Parkplätzen sowie firmeneigenen Stellplätzen zur Verfügung steht. Unter diesen Randbedingungen ist das Fahrgemeinschaftspotential für die Mitarbeiter **mittel** zu bewerten.
- (n) **Gering** ist bei schlechtem ÖPNV-Angebot, das von den Mitarbeitern nur sehr gering genutzt wird, die betriebsseitige Einflußnahme, wenn das Parkplatzangebot an gebührenfreien öffentlichen und firmeneigenen Stellplätzen groß und das öffentliche gebührenpflichtige Parkplatzangebot klein ist. Hierbei ist die Chance zur Mobilisierung eines möglicherweise vorhandenen Fahrgemeinschaftspotential als **mittel** zu bewerten.
- (o) Die Handlungsmöglichkeiten eines Unternehmens sind **gering**, wenn es zwar ein großes Angebot an gebührenfreien öffentlichen Parkplätzen gibt, gebührenpflichtige und firmeneigene Stellplätze jedoch nur in geringem Umfang vorhanden sind und das schlechte ÖPNV-Angebot von den Mitarbeitern nur gering genutzt wird. In dieser Konstellation ist das Fahrgemeinschaftspotential gleichfalls **gering**.

- (p) Wenn das schlechte ÖPNV-Angebot von den Mitarbeitern nur gering genutzt wird, nur ein kleines Angebot privater Stellplätze auf dem Firmengelände vorhanden sind, jedoch ein großes Angebot an öffentlichen Parkplätzen, gebührenfreien und gebührenpflichtigen, zur Verfügung stehen, ist die Einflußnahmemöglichkeit des Betriebs auf das Verkehrsmittelwahlverhalten der Beschäftigten gering. Das Fahrgemeinschaftspotential für Mitarbeiter muß unter diesen Randbedingungen ebenso als gering beurteilt werden.

Graphik 4:



3 Grundsätzliche Aspekte, berufsbedingten Personenverkehr zu optimieren

Kurze Wege zum Arbeitsplatz

Wirken Sie bei anstehenden Betriebsübersiedlungen und Standortentscheidungen, z.B. für Außenstellen und Filialen, auf eine Prüfung der Standortvarianten bezüglich der Erreichbarkeit und der Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz hin.

Firmenwohnungen in der unmittelbaren Umgebung des Betriebs tragen dazu bei, zumindest die Arbeitswege von Teilen der Belegschaft kurz zu halten. Beispielsweise fördert die Anton Paar GmbH in Österreich verschiedene Wohnbaumaßnahmen für Mitarbeiter in der Nähe des Firmensandortes.

☺ Anton Paar GmbH in Ö: Graz in der Steiermark, 250 MA [1]

Einrichtung von Telearbeitsplätzen

Unterstützen Sie, wenn dies für Ihr Unternehmen in Frage kommt, die Einrichtung von häuslichen oder wohnungsnah stationierten Bildschirmarbeitsplätzen, um den Verkehr zu reduzieren.

Telekommunikation

Versuchen Sie, alle Möglichkeiten der Telekommunikationstechnik voll auszunutzen, um dienstliche Wege zu vermeiden. Beispielsweise richten heute viele Betriebe für einen Großteil der Mitarbeiter e-Mail-Adressen ein. Dies trägt ebenfalls mit zur Vermeidung von Verkehr bei.



Einführung flexibler Arbeitszeitmodelle

Überlegen Sie, ob die Einführung flexibler Arbeitszeitmodelle in ihrem Unternehmen in Frage kommt. Stichwort: Verteilung der Wochenarbeitszeit auf vier statt auf fünf Tage, Entlastung der Verkehrsnetze zu Spitzenzeiten u.ä.

Einsatz von Fahrradboten für Kurier- und Kleintransportdienste

Setzt auch Ihr Unternehmen für Kurier- und Kleintransportdienste Fahrradboten ein? In vielen Betrieben in den Städten Deutschlands werden diese Transporte mit kostengünstigen und umweltfreundlichen Fahrradkurieren durchgeführt.

Dienstreisemanagement

Sorgen Sie für eine Optimierung im Dienstreisemanagement, denn eine gute Planung von Dienstreisen trägt zu Einsparungen im Dienstreiseverkehr bei. Vor allem sollten natürlich auch unnötige Dienstreisen durch z.B. die Nutzung von Bringdiensten, Fahrradbotendiensten, moderner Kommunikationstechnik etc. vermieden werden.

Zu empfehlen ist der Einsatz von speziell entwickelten Softwareprogrammen zum Dienstreisemanagement, z.B. wird bei IBM Deutschland das eigens entwickelte System „Travel & Save“ eingesetzt. Mit Hilfe von "Travel & Save" kann sich jeder IBM-Mitarbeiter die optimale Reiseverbindung für seine Dienstreise herausuchen und auch buchen. Eine besondere Komponente des Systems besteht im Angebot einer Mitfahrvermittlung für den Dienstreisebereich sowie für den täglichen Arbeitsweg.

☺ IBM in Deutschland [3]



4 Kommunikation und Marketing

Motivation und Information der Mitarbeiter

Eine zentrale Aufgabe ist die Motivation und Information der Mitarbeiter, denn sonst ändert vielleicht eine z.B. mit großem Aufwand geschaffene Busverbindung kaum etwas an der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten. Arbeiten Sie an einer positiven Bewußtseinsbildung, die Spaß macht, z.B. durch einen „Ge(h)winn-Wettbewerb“ in der Firmenzeitschrift, eine Info-Kampagne zum Öffentlichen Verkehr, regelmäßige Informationen zum Thema Verkehr in der Betriebsversammlung, am Schwarzen Brett etc.

Verkehrsberatung

Bieten Sie für interessierte Mitarbeiter eine individuelle Verkehrsberatung an, in der die jeweils beste Verbindung zum Arbeitsort ermittelt wird.

Einbindung der Arbeitnehmersvertretungen

Binden Sie von Anfang an die Arbeitnehmersvertretungen in die Durchsetzung und Umsetzung von Aktivitäten zur Reduktion des Individualverkehrs mit ein, denn die Maßnahmen müssen von den betroffenen Mitarbeitern akzeptiert und angenommen werden.

Einbindung der Betriebsleitung

Die Betriebsleitung ist in den Planungs- und Entscheidungsprozeß mit einzubeziehen. Versuchen Sie doch, einen Unternehmensvertreter schon im Vorfeld zu Besprechungen, zu Arbeitskreissitzungen etc. mit einzuladen. Um so leichter fällt möglicherweise später die Durchsetzung.



Arbeitsgruppen zum Thema Verkehr

Initiieren Sie innerbetriebliche Arbeitsgruppen zum Thema Verkehr, z.B. mit einem Unternehmensvertreter, der Redaktion der Betriebszeitung, der Personalabteilung und einem Arbeitnehmervertreter (Autofahrer, Fahrradfahrer, ÖPNV-Benutzer), die maßgeschneiderte Aktivitäten planen und umsetzen. Beispielsweise hat der bei einem chemisch-pharmazeutischen Unternehmen am Rande von Darmstadt gegründete „Arbeitskreis Berufsverkehr“ eine Belegschaftsbefragung durchgeführt und daraufhin maßgeschneidert Aktivitäten zum Thema Verkehr geplant. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Förderung des Fahrrades, z.B. wird die Herausgabe einer eigenen Fahrradbrochure unterstützt.

☺ Merck in D: Darmstadt in Hessen, 7500 MA [3]

Öffentlichkeitsarbeit

Haben Sie daran gedacht, daß sich viele betriebsseitigen Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auch "gut verkaufen" lassen? Ein positives Image spielt in der Regel für jedes Unternehmen eine große Rolle. Möglicherweise lassen sich mit Hilfe des Arguments "Imagesteigerung durch umweltfreundliche verkehrsspezifische Aktionen" finanzielle Mittel aus "anderen Töpfen" für die Reduktion des PKW-Verkehrs etc. flüssig machen.

Umweltbericht/ Öko-Audit

Im Rahmen eines Umweltberichts, eines Gesamtkonzeptes, das meist die ökonomische-ökologische Optimierung zum Ziel hat, wie dem Qualitätsmanagementkonzept, oder im Bereich Umweltzertifizierung/ Öko-Audit darf selbstverständlich auch der Bereich Verkehr nicht fehlen. Für die Reduktion des Verkehrs läßt sich in den allermeisten Betrieben auch noch sehr viel unternehmen.



5 Betriebsbefragung zum Thema Verkehr

Wichtige Fragen zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter, die je nach Betrieb bedarfsweise ausgewählt werden können:

Ein Tip vorweg: Über die Adressen und Postleitzahlen der Mitarbeiter kann ohne große Befragung eine Auswertung der Wohnortverteilung der Belegschaft erfolgen.

Neben persönlichen Daten wie Wohnort, Alter, Geschlecht, Abteilung etc. sind folgende Fragen zum Arbeitsweg der Mitarbeiter wichtig:

Arbeitszeiten:

- Ich arbeite im Schichtdienst:
- Tagschicht 2-Schicht-Betrieb 3-Schicht-Betrieb
- Ich arbeite zu regelmäßigen Bürozeiten:
- Arbeitsbeginn ist zwischen _____ Uhr und ____ Uhr.
- Arbeitsende ist zwischen _____ Uhr und ____ Uhr.
- Freitags arbeite ich in der Regel bis _____ Uhr.

Arbeitsweg:

Mein Arbeitsweg dauert ca. _____ Minuten.

Ich wohne ca. _____ Kilometer von meinem Arbeitsort entfernt.



Wie kommen Sie heute überwiegend zur Arbeit (Verkehrsmittel)?

- Ich komme zu Fuß zur Arbeit.
- Ich fahre mit dem Fahrrad.
- Ich fahre mit Bus und Bahn, und zwar mit folgenden Linien: _____
- Ich fahre in einer Fahrgemeinschaft mit insgesamt _____ Personen, davon sind _____ Personen Familienangehörige.
- Ich fahre mit dem Motorrad.
- Ich fahre grundsätzlich allein mit dem eigenen Auto, weil:
- ich gerne allein im Auto bin.
 - ich so unabhängig von anderen Menschen und / oder Fahrplan bin.
 - so der Arbeitsweg am schnellsten ist.
 - Es gibt noch andere Gründe, daß ich mit dem Auto zur Arbeit, nämlich: _____
-
- Neben dem oben angegebenen Verkehrsmittel benutze ich
- an ca. _____ Tagen im Monat folgende Verkehrsmittel: _____
 - im Sommer und / oder bei schönem Wetter auch folgende Verkehrsmittel: _____
-
- Ich würde gerne mit Bus und Bahn fahren, aber:
- ich arbeite im Schichtdienst, und zum Schichtbeginn und / oder Ende fahren kaum / keine Busse und Bahnen.
 - an meinem Wohnort gibt es keine oder nur eine ungenügende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.
 - die Fahrt dauert mir zu lange.
 - andere Gründe: _____
-

- Ich würde in einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, wenn folgende Leistungen angeboten würden:
- Job-Ticket, Firmenkarte (Jahresnetzkarte für den ÖPNV)
 - Arbeitgeber sucht und vermittelt Fahrgemeinschaften
 - reservierter Parkplatz für die Fahrgemeinschaft
 - Arbeitgeber zahlt in Fällen von unvorhersehbaren Überstunden oder plötzlicher Erkrankung die Heimfahrt oder die Fahrt zur Arbeit mit Bus & Bahn, Taxi oder einem Car Sharing Partner.

Ich habe folgende Wünsche für meinen Arbeitsweg:

- Erleichterungen für Fußgänger schaffen, z.B. Einrichtung eines speziellen Zugangs zum Firmengelände oder: _____
- _____
- Radfahren zum Arbeitsort fördern, z.B. Bereitstellung überdachter Fahrradparkplätze, oder: _____
- _____
- Ich wünsche mir die Einführung des Job-Tickets.
- Ich wünsche mir bezüglich der Parkplatzsituation an meinem Arbeitsort folgendes: _____
- _____
- Sonstige Wünsche für meinen Arbeitsweg: _____
- _____

Meine Kritik:

- Positive Kritik zum Arbeitsweg. Das gefällt mir gut: _____
- _____
- Negative Kritik zum Arbeitsweg. Das gefällt mir nicht gut: _____
- _____

6 Spezifische Maßnahmen und Methoden zur Förderung des Zufußgehens, der Fahrradnutzung, der Benutzung Öffentlicher Verkehrsmittel, der Teilnahme an Fahr- und Haltergemeinschaften im PKW-Verkehr sowie des Parkraummanagements

6.1 Fußgänger

Einrichtungen für Fußgänger

Fördern Sie Einrichtungen, die das Gehen zum Arbeitsort erleichtern. Fußgänger wünschen sich z.B. häufig spezielle Zugänge zum Firmengelände, die Umwege ersparen, denn wer langsamer unterwegs ist, braucht einen möglichst direkten Weg. Technische Verbesserungen für Mitarbeiter, die von Zuhause oder von der nächsten Haltestelle zum Betrieb laufen, können z.B. auch neue Straßenunterführungen, Brücken, neue Zugänge zum Firmengelände etc. sein.

Vergütung von Dienstwegen

Wirken Sie darauf hin, daß auch Fußgänger Kilometergeld für ihre zur Fuß zurückgelegten Dienstwege bezahlt bekommen.

6.2 Radfahrer

Förderung des Radfahrens

Initiieren Sie Aktionen, die Lust aufs Radfahren machen, z.B. einen Betriebsausflug mit dem Fahrrad oder eine Fahrradbörse unter den Mitarbeitern.



Serviceeinrichtungen für Radfahrer

Gibt es bei Ihnen einen Fahrradparkplatz? Ist dieser überdacht? Gibt es ein Fahrradparkhaus, das nur mit Firmenausweis betreten werden kann, um die Fahrräder vor Diebstahl zu schützen? Gute Serviceeinrichtungen sind neben diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auch eine Luftpumpstation, ein Regenmantelverleih für feuchte Tage, eine Rad-Reparaturwerkstätte oder ein Umkleieraum für die Radfahrer etc. Zahlreiche Einrichtungen für Radfahrer hat beispielsweise Suchard in Österreich geschaffen.

☺ Suchard Schokolade GmbH in Ö: Bluden, Vorarlberg, 500 MA [1]

Sicherheitsprüfung für Fahrräder

Richten Sie regelmäßige, kostenlose Fahrradchecks für alle Radfahrer im Betrieb ein, z.B. gemeinsam mit einem örtlichen Fahrradhändler.

Fahrradkauf

Versuchen Sie, verbilligte Einkaufsmöglichkeiten bei Neu- und Gebrauchträdern den Mitarbeitern anzubieten. Beispielsweise kann der Betrieb Rabatte bekommen, wenn er mit einem örtlichen Fahrradhändler zusammenarbeitet und jedes Jahr eine größere Anzahl an Rädern über ihn gekauft werden. Auch könnten alle Mitarbeiter, die auf einen Parkplatz verzichten, einen Zuschuß beim Kauf von Fahrrad und Zubehör bekommen.

Verkehrsübungen

Initiieren Sie Verkehrssicherheitsübungen und Geschicklichkeitswettbewerben für alle Radfahrer im Betrieb, z.B. zusammen mit Verkehrswacht und ADFC. Haben Sie schon einmal daran gedacht, ein Seminare zum Thema "Radfahren" oder zum Thema "Verkehrssicherheit" anzubieten?



Beispielsweise bietet zur Information der Mitarbeiter und deren Verkehrsausbildung Wolford in Österreich neben zahlreichen anderen Aktionen zur Fahrrad-Förderung auch Vorträge und Seminare zum Thema "Radfahren" und "Verkehrssicherheit" an.

☺ Wolford AG in Ö: Bregenz, Vorarlberg, 1250 MA [1]

Fahrradbroschüre

Haben Sie schon eine Fahrradbroschüre für ihren Betrieb? Bei Merck in Darmstadt wird z.B. die Herausgabe einer Fahrradbroschüre von der Unternehmensleitung finanziert. In der „Fahrradbroschüre“ sind die verschiedenen Radrouten zum Firmenstandort mit entsprechendem Kartenmaterial skizziert sowie „Mitfahrstationen“ angegeben, an denen sich die Fahrradnutzer treffen können, um gemeinsam weiterzufahren. Hierdurch kann Ängsten in der dunklen Jahreszeit begegnet und der Spaß am Radeln erhöht werden.

☺ Merck in D: Darmstadt in Hessen, 7500 MA [3]

Vergütung von Dienstwegen und Dienstfahrräder

Gibt es bei Ihnen im Betrieb auch Kilometergeld für Dienstwege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden?

Unterstützen Sie den Kauf von Dienstfahrrädern, die für Botenfahrten und dienstliche Erledigungen genutzt werden können. Übrigens: Dienstfahrräder haben geringe Anschaffungskosten und fast keine Fixkosten, bei Entfernungen bis 7 km spart die Nutzung des Dienstfahrrades vor allem auch die Zeit (Arbeitszeit!) der Mitarbeiter.



6.3 Öffentlicher Verkehr

Fahrplaninfos

Können sich die Mitarbeiter in Ihrem Betrieb über den aktuellen Fahrplan informieren? Bei den meisten öffentlichen Verkehrsträgern können individuelle Fahrpläne bestellt und den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden.

Fahrplaninformationen können heute auch schnell und einfach mittels elektronischer Informationssysteme abgerufen werden, z.B. wurde für den Hamburger Verkehrsverbund HVV das System METRO entwickelt, ein besonders leicht zu bedienendes Programm, das sowohl auf einem einzelnen PC als auch im Computernetzwerk eines Betriebs installiert werden kann und mit dessen Hilfe sich jeder Mitarbeiter eigenständig über seine optimale Verbindung zum Arbeitsort informieren kann.

Kooperation mit Verkehrsbetrieben

Haben Sie sich schon einmal mit den örtlichen Verkehrsbetrieben zusammengesetzt, um nach Kooperationsmöglichkeiten zu suchen? Gemeinsame Ansätze hierfür gibt es viele, z.B.:

Integration von Werkverkehr in den Öffentlichen Verkehr, Vertaktung und Verknüpfung von Werkverkehr und öffentlichem Verkehr, Einrichtung entsprechender Umsteigepunkte etc. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Integration des Werkverkehrs bei DASA in den Hamburger ÖPNV mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und der Kraftverkehr GmbH (KVG).

☺ DASA in D: Hamburg-Finkenwerder, 7.000 MA [3]

Eine weitere Kooperation mit Verkehrsbetrieben kann auch durch gezieltes Sponsoring der öffentlichen Verkehrsverbindung erreicht werden. Zusätzliche Finanzmittel können das ÖPNV-Angebot grundsätzlich verbessern, eine Attraktivitätssteigerung erreichen sowie dadurch eine bessere Aus-



lastung der öffentlichen Verkehrsmittel erzielen. Als Gegenleistung für seine finanzielle Beteiligung bekommt der Betrieb die Möglichkeit, auf den Fahrzeugen der Verkehrsbetriebe zu werben.

Beispiel: Public-Private-Partnership vom finnischen Elektronikunternehmen NOKIA mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Sponsoring des ÖPNV im großen Stil.

☺ NOKIA in D: Bochum in Nordrhein-Westfalen, 2.600 MA [3]

Job-Ticket

Bieten die öffentlichen Verkehrsbetriebe an ihrem Betriebsstandort ein Job-Ticket (auch Firmenkarte, Firmenticket oder Großkundenabonnement) an, das den Mitarbeitern die günstige Nutzung von Bahnen und Bussen ermöglicht? Beispielsweise wird das vom Hamburger Verkehrsverbund HVV stark verbilligte Großkundenabonnement „Profi-Card“ vom Versandhandelshaus Otto am Rande der Großstadt Hamburg als eine von mehreren Maßnahmen für den Öffentlichen Verkehr noch zusätzlich bezuschußt, so daß eine Monatskarte für den ÖPNV nur noch etwa die Hälfte des normalen Preises kostet.

☺ Otto Versand in D: Hamburg-Bramfeld, 7.500 MA [3]

Auch bei Kraft Jakobs Suchard in Bremen werden jährlich für alle Mitarbeiter Job-Tickets bestellt, nachdem das Pauschal-Modell unter anderem Bestandteil der Tarifverhandlungen 1996 war. Unter Versicht auf 0,3% Gehaltserhöhung durch die Beschäftigten wurde das Job-Ticket in der höchst möglichen Rabattstufe bestellt. Die Firma übernimmt die Kosten der Preisstufe I für den Bremer Stadtbereich (pro Monat 28,50 DM bzw. 22 DM für Auszubildende). Der Normalpreis des Jahresabonnements liegt bei 50 DM pro Monat. Mitarbeiter, die außerhalb Bremens wohnen und eine Firmenkarte für einen größeren Geltungsbereich benötigen, zahlen nur den Differenzbetrag. Dieser Differenzbetrag wird im Rahmen der monatlichen Gehaltsabrechnung einbehalten. Hierdurch erspart sich Kraft Jakobs Suchard den Verwaltungsaufwand für Bestellung und Abrechnung des Job-Tickets.

☺ Kraft Jakobs Suchard in D: Bremen, 1.200 MA



Ein weiteres gutes Beispiel: Bei der Bausparkasse Schwäbisch Hall können heute alle Mitarbeiter kostenlos 24 Stunden täglich an 7 Tagen pro Woche mit dem Bus fahren. Als Fahrausweis gilt der Betriebsausweis. Hierfür bezahlt die Bausparkasse den Verkehrsbetrieben eine pauschale Vergütung, die sich nach der tatsächlichen Nutzung der Busse durch die Mitarbeiter der Bausparkasse richtet. Das Unternehmen spart durch einfache Stichprobenzählungen im Bus und einer pauschalen Vergütung im Vergleich zu konventionellen Job-Ticket-Abrechnungssystemen beträchtlichen Verwaltungsaufwand.

☺ Bausparkasse Schwäbisch Hall in D: Schwäbisch Hall in Baden-Württemberg, 3.500 MA

Bahncard und übertragbare Netzkarten

Nutzen Sie die Bahncard und übertragbare Netzkarten der öffentlichen Verkehrsträger? Allen Mitarbeitern, die die Bahn für Dienstreisen nutzen, kann eine Bahncard zur Verfügung gestellt werden, mit der sie auch privat zum halben Preis mit der Bahn fahren können. Bei Bahnfahrten über 100 km kann der Mitarbeiter die Reisezeit effektiv nutzen, um z.B. den Termin vorzubereiten etc., er spart somit Arbeitszeit, die möglichst nicht zum Lenken eines Autos verwendet werden sollte.

Wo ein brauchbares Angebot des Öffentlichen Verkehrs vorhanden ist, können Betriebe für Dienstwege übertragbare Netzkarten zur Verfügung stellen. Wenn sich die Beschäftigten die Netzkarte für Privatfahrten ausleihen können, trägt dies auch zur Mitarbeitermotivation und Identifikation mit dem Unternehmen bei.



6.4 Individualverkehr, PKW-Verkehr und Parkraummanagement

Fahrtkostenzuschüsse

Haben Sie schon daran gedacht, auf eine innerbetriebliche Fahrtkostenzuschußregelung hinzuwirken, die nicht (nur) zugunsten der PKW-Nutzung ausfällt?

Fahrgemeinschaften

Fördern Sie Fahrgemeinschaften in ihrem Betrieb und geben Sie den Mitarbeitern Hilfestellungen, passende Fahrpartner für die Bildung von Fahrgemeinschaften zu finden? Wenn es kaum öffentliche Parkplätze gibt und das ÖPNV-Angebot schlecht ist, ist das Fahrgemeinschaftspotential für Mitarbeiter besonders hoch (siehe auch oben). Dabei muß nicht unbedingt der Betrieb den Organisationsaufwand auf sich nehmen, er kann auch eine professionelle, private Organisation beauftragen, für die Mitarbeiter passende Fahrpartner zu suchen. Die Vermittlungschancen für die Mitarbeiter steigen, wenn betriebsübergreifend passende Fahrpartner zur Bildung einer Fahrgemeinschaft zueinander gebracht werden.

Beispielsweise befaßt sich die Mobilitätszentrale im niedersächsischen Hameln u.a. auch mit der Organisation von betriebsübergreifenden Fahrgemeinschaften. Wenn eine Fahrgemeinschaft unvermutet ausfällt, werden in Hameln Informationen über „Auffangsysteme“ für die Heimfahrt bereitgestellt, z.B. wie der Fahrgemeinschaftsteilnehmer mit dem öffentlichen Linienverkehr oder mit einem Anrufsammeltaxi nach Hause kommt.

☺ Mobilitätszentrale in D: Hameln in Niedersachsen [1]

In der Region Los Angeles in Kalifornien in den USA bieten einige Arbeitgeber ihren Mitarbeitern, die in Fahrgemeinschaften zur Arbeit fahren, eine Mobilitätsgarantie, d.h., sie garantieren den Fahrgemeinschaftsteilnehmern die jederzeitige Heimfahrt bei unvorhergesehenen Zwischenfällen. Die Mobilitätsgarantie wird sehr selten in Anspruch genommen, hat aber ein wichtiges Argument gegen Fahrgemeinschaften beseitigt.



☺ CTS in USA: Los Angeles in Kalifornien

Die Aktivitäten in Los Angeles waren übrigens auch der Anlaß für dieses *move*-Projekt, aus dem sich derzeit die Dienstleistung **FahrgemeinschaftsService**, ein betriebsübergreifendes Vermittlungsangebot mit Mobilitätsgarantie für Betriebe und Behörden im Großraum Bremen entwickelt.

☺ FahrgemeinschaftsService in D: Bremen

Beispielsweise wurde im Rahmen der Erstellung eines betrieblichen Gesamtverkehrskonzeptes auch bei BASF in Ludwigshafen als erste Maßnahme die Förderung von Fahrgemeinschaften beschlossen. Dabei sind für Fahrgemeinschaften ab drei Insassen pro Auto besondere Parkplätze in der Nähe der Werkstore reserviert worden. Dort kann ein direkter Umstieg auf das flächendeckende werksinterne Bussystem bzw. auf das Fahrrad erfolgen.

☺ BASF in D: Ludwigshafen in Rheinland-Pfalz, 46.000 MA

Professionelles "Auto teilen" - Car Sharing

Eine Betriebsmitgliedschaft bei einer Car Sharing Organisation ist für alle Betriebe überlegenswert, an deren Standortnähe eine solche Organisation Fahrzeuge bereithält. Durch das "Teilen eines Autos" können Fixkosten und Parkplätze für Firmenautos eingespart werden. Abgerechnet wird nach einem Mischtarif, der sich aus gefahrenen Kilometern und gebuchter Zeit zusammensetzt. Bei einer jährlichen Kilometerleistung von unter 20.000 Kilometern ist Car Sharing günstiger als ein eigenes Firmenauto.

Dies hat beispielsweise auch das Gesundheitsamt in Bremen herausgefunden. Statt zwei neue Dienstwagen zu kaufen, schloß es einen Nutzungsvertrag mit StadtAuto Bremen Car Sharing GmbH.

☺ Gesundheitsamt Bremen in D: Bremen, 260 MA [3]



Parkraummanagement

Wirken Sie möglichst auf eine faire Bewirtschaftung der firmeneigenen Parkplätze hin. Sinnvolle Parkplatzbewirtschaftung bringt für alle Vorteile, wenn es darum geht, alle Mitarbeiter in finanzieller Hinsicht fair und gerecht zu behandeln. Die Leistungen der Firma – auch Gratisparkplätze – werden von allen Mitarbeitern gemeinsam erwirtschaftet und wer gratis einen Parkplatz auf dem Firmengelände beansprucht, ist gegenüber jenen Kollegen, die diese Leistung nicht beanspruchen, privilegiert.

Bei der Vergabe der Parkplätze und der Höhe der Parkgebühr sollte die Entfernung zwischen Wohnung und Betrieb berücksichtigt werden.

Stellt der Betrieb seine firmeneigenen Flächen gegen Entgelt für das Abstellen von Autos zur Verfügung, sollte an Stelle einer monatlichen Parkgebühr besser eine **tägliche Parkgebühr für Firmen-Stellplätze** verlangt werden, z.B. eine Parkgebühr, die jedesmal bei Einfahrt in den Parkplatz zu zahlen ist (mittels Schranken und Chipkarte), denn bei täglicher Parkgebühr ist die Entscheidung für den PKW jeden Tag aufs neue zu treffen, wenn Mitarbeiter hingegen eine monatliche Parkgebühr bezahlt haben, werden sie meist versuchen, ihren Stellplatz möglichst häufig auszunutzen.

Kostenloses Parkplatzangebot auf dem Firmengelände kann z.B. auf Fahrgemeinschaften beschränkt werden. Im Falle des Parkplatzverzichts sollten Mitarbeiter entschädigt werden, z.B. mit einem günstigen Job-Ticket für den ÖPNV oder einem Zuschuß für den Fahrradkauf. Schließlich kann mit den eingenommenen Parkplatzgebühren die Nutzung alternativer Verkehrsmittel unterstützt werden. Versuchen Sie, eine **Zweckbindung für die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung** zu erreichen.

Ein gutes Beispiel für die Berücksichtigung der Entfernung der Wohnorte der Beschäftigten bei der Parkplatznutzung ist Endress+Hauser in Maulburg. Im Rahmen der Erarbeitung eines betrieblichen Verkehrskonzeptes wurde eine Umfrage zum Verkehrsverhalten der Mitarbeiter durchgeführt, nach der die **Wohnorte der Beschäftigten in drei Zonen (A, B, C) aufgeteilt** worden sind, für die jeweils unterschiedliche Regeln bezüglich Parkplatznutzung und Höhe der Fahrtkostenzuschüsse gelten.

☺ Endress+Hauser in D: Maulburg in Baden-Württemberg



Auch noch beim Punkt Parkraummanagement soll die **Stundung von Stellplätzen** am Beispiel der Hauptverwaltung der SIGNAL Versicherungsgruppe in Dortmund genannt werden. Im Jahr 1998 war für das Bauvorhaben eines Erweiterungsflügels des Hauptverwaltungsgebäudes der Nachweis von 154 Kfz-Stellplätzen erforderlich. Die Stadt Dortmund hat im Zuge eines verstärkten umweltpolitischen Denkens und zur Entlastung der Innenstadt vom Individualverkehr der Versicherung vorgeschlagen, ihre Mitarbeiter zum Benutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen. Im Gegenzug erklärte sich die Stadt Dortmund bereit, auf einen Teil der ansonsten nach Landesbauordnung zu errichtenden PKW-Stellplätze in der betriebseigenen Tiefgarage zu verzichten. Hierfür hat sich ein Teil der Mitarbeiter der Firma bereit erklärt, zukünftig nicht mehr mit dem PKW zur Arbeit zu kommen bzw. diesen auf P+R-Parkplätzen abzustellen. Für diese Mitarbeiter übernimmt die SIGNAL Versicherung die Kosten der Fahrkarten des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR).

☺ SIGNAL Versicherung in D: Dortmund in Nordrhein-Westfalen

Dienstfahrzeuge und umweltgerechte Fahrweise

Achtet ihr Betrieb beim Kauf von Dienstfahrzeugen auf die Umweltdaten des Fahrzeugs?

Bitte Sie ihre Kollegen, auch bei dienstlichen Fahrten, vernünftig und umweltgerecht zu fahren und Leerfahrten möglichst zu vermeiden.

Möglicherweise ist es in Ihrem Betrieb auch möglich, für die Mitarbeiter "Umwelt-Fahrstunden" bei einer speziellen Fahrschule anzubieten, die umweltgerechte Fahrweise unterrichtet.



7 Überbetriebliche Kooperation

In vielen Bereichen können Sie mit Kollegen aus anderen Betrieben zusammenarbeiten und gemeinsam Strategien entwickeln. Überbetriebliche Zusammenarbeit kann z.B. bei der Beschaffung des Job-Tickets, der Bildung von betriebsübergreifenden Fahrgemeinschaften etc. bis hin zu der Entwicklung eines Verkehrskonzeptes im ganzen Gewerbepark sinnvoll sein.

Ansätze für überbetriebliche Kooperationsmöglichkeiten ergeben sich auch aus den zuvor genannten Punkten.

Betriebs- und Personalräte, betriebliche Umweltgruppen und Institutionen haben in Freiburg beispielsweise die AG „Umweltfreundlich zum Betrieb“ von gegründet, in der heute etwa 15 Betriebe verschiedener Branchen gemeinsam verschiedenste Aktionen planen. Dabei setzt die AG sowohl Schwerpunkte in der Infrastrukturverbesserung „im kleinen“ (wettergeschützte Fahrradabstellanlagen, Reparaturwerkstätten und Duschgelegenheiten für Radfahrer, reservierte Parkplätze für Fahrgemeinschaften usw.) als auch „im großen“ (Sammeltaxi zum nächsten Bahnhof oder für Schichtarbeiterinnen, neue Bahnstation in Betriebsnähe, neue Buslinien zum Betrieb, optimierte Fahrplanangebote für Busse und Bahnen usw.).

☺ AG „Umweltfreundlich zum Betrieb“ in D: Freiburg in Baden-Württemberg [3]



Quellen:

- [1] FARVY, E./RAUTH, W.: Arbeitswege neu organisieren - Mobilitätsmanagement im Betrieb. Hrsg.: VCÖ Verkehrsclub Österreich. Wissenschaft und Verkehr 1/1997. Wien, 1997.
- [2] SCHÄFER-BREEDE; K.: Mobilitätsberatung für Unternehmen. Marktstudie zum Beratungs- und Servicebedarf auf dem Weg zum "Betriebsverkehrsplan". Studie vom Büro für Verkehrsökologie im Auftrag des Verkehrsclub Deutschland VCD mit finanzieller Förderung durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt. Bremen/ Bonn, 1996.
- [3] SCHÄFER-BREEDE; K.: Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung. Dokumentation vorbildlicher Beispiele für Berufsverkehr, Geschäfts-/Dienstreisen und Transport in Deutschland. Hrsg.: Verkehrsclub Deutschland VCD mit finanzieller Förderung durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt. Bonn, 1996.
- [4] SENATOR FÜR UMWELTSCHUTZ UND STADTENTWICKLUNG BREMEN, ABTEILUNG FÜR RAUMORDNUNG UND STADTENTWICKLUNG (HRSG.): Mobilitätsberatung als Dienstleistung. Tagungsdokumentation 5./6. Dezember 1993, erstellt durch das Büro für Verkehrsökologie. In: Bremer Beiträge zur Stadtentwicklung 5/94. Bremen, 1995.

