

Mobilität gestalten, Stillstand verhindern

Analysen, Praxisberichte und Aktuelles
zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
in Deutschland



Gute Wege zur guten Arbeit



Verkehrspsychologie

Warum es so schwierig ist,
das Verkehrsmittel zu wechseln.

Praxischeck

Was Unternehmen alles für die
Mobilität ihrer Beschäftigten tun.

Mobilitätsaktionstage

Wie Veranstaltungen in
Betrieben zum Erfolg werden.

Dienstrad-Leasing

Welche aktuellen Entwicklungen
es im Dauerstreit gibt.



EDITORIAL

Vor genau zehn Jahren hat das Bundesumweltministerium (BMU) die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) gestartet. Das Projekt mit der Nummer eins war „effizient mobil“, ein bundesweites Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement der deutschen Energie-Agentur (dena). Der ACE beteiligte sich als Partner an dem Projekt. Damals wurde viel erreicht und seither hat sich eine ganze Menge getan.

So ist Mobilitätsmanagement in seiner Wirksamkeit inzwischen gut belegt. Auch an Best-Practice-Beispielen mangelt es nicht. Ein Selbstläufer ist das Konzept aber trotzdem nicht. Es fehlt ihm nach wie vor an Bekanntheit und seine Umsetzung erfordert Ausdauer und Expertise. Daher hat der ACE 2015 das Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“ gestartet und knüpft dabei in mehreren Punkten an „effizient mobil“ an – und dies wiederum mit Förderung im Rahmen

der NKI. Im Wesentlichen geht es darum, Mobilitätsmanagement bekannter zu machen, seine Vorzüge und Potenziale zu vermitteln und Betriebe bei den ersten Schritten zu unterstützen, das Instrument einzusetzen. Wir möchten dem BMU für sein langjähriges Engagement danken – ebenso wie dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) und seinen Mitgliedsgewerkschaften, die das Projekt unterstützt haben.

Die vorliegende Broschüre war eigentlich als Abschlussdokumentation von „Gute Wege“ geplant. Im Laufe des Projekts haben wir aber so viele spannende Aspekte und Fragen rund um das betriebliche Mobilitätsmanagement kennengelernt, dass die Idee zu einer breiter angelegten Publikation entstand. Sie halten nun das Ergebnis in Ihren Händen. Wir hoffen, dass Ihnen die gebotene Themenmischung gefällt und wünschen eine anregende Lektüre.



Stefan Heimlich
Vorsitzender des
ACE Auto Club Europa



Stefan Haendschke
Projektleiter
Mobilitätsmanagement
des ACE Auto Club Europa

FÜR EINE NACHHALTIGE UND ÜBERZEUGENDE MOBILITÄT



Rita Schwarzelühr-Sutter
Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mobilität geht uns alle an. Als Unternehmerinnen und Unternehmer, wenn wir die betriebliche Logistik oder den Fuhrpark organisieren. Als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, wenn es um den täglichen Weg zur Arbeit oder um Dienstreisen geht. Und natürlich als Privatperson, wenn wir in der Freizeit unterwegs sind, Besorgungen machen, unsere Kinder abholen und bei vielem mehr.

Und: Mobilität geht uns sogar an, wenn wir selbst gar nicht mobil sind. Denn so sehr wir von der gewachsenen Mobilität profitieren, so sehr sind wir an mancher Stelle auch nachteilig von ihr betroffen. Gerade in den Städten zeigt sich, dass der hohe Platzbedarf des Verkehrs, der von ihm ausgehende Lärm und die Abgase auch Belastungen erzeugen. Hinzu kommen die Emissionen, die zum Klimawandel beitragen.

In puncto Treibhausgasminimierung ist der Verkehr noch nicht auf Kurs. Neue Technologien und neue Ideen zur Verknüpfung der Verkehrsträger sind hier gefragt. Aber Innovationen für den Umwelt- und Klimaschutz sind in gleichem Maße unerlässlich, um auch auf den Märkten der Zukunft erfolgreich zu sein. Wie können wir diese Ziele am besten miteinander verbinden?

Unsere arbeitsteilige Wirtschaft und unsere mobilen Lebensstile – dieses Rad kann und will niemand zurückdrehen. Aber wir können zeigen, dass sich dieses Rad wunderbar auch weiterdreht, wenn wir unsere Mobilität flexibler gestalten und die verschiedenen Verkehrsmittel viel mehr anhand ihrer jeweiligen Stärken einsetzen.

Nachhaltige Mobilität, das ist mehr als Klimaschutz. Nachhaltige Mobilität ist Lebensqualität.

Das Projekt „Gute Wege“ hat gezeigt: Nachhaltigere Mobilität ist nicht nur ein Gewinn für die Umwelt, sondern ebenso für die Unternehmen und ihre Beschäftigten. Klimafreundlich unterwegs zu sein, das schont in aller Regel auch den Geldbeutel. Für viele der teilnehmenden Betriebe spielt außerdem die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das Image als moderner, zukunftsorientierter Arbeitgeber eine entscheidende Rolle.

Die Ansätze und Erfolgsbeispiele beim Mobilitätsmanagement sind sehr vielfältig. Sie reichen von der Förderung des Radverkehrs über Fahrgemeinschaften bis hin zu Investitionen in Infrastruktur und Fuhrpark. Egal, ob wir eher an den großen oder an den kleinen Rädern drehen wollen: Klar ist, dass wir am Ende vor allem die Nutzerinnen und Nutzer, also die Menschen, überzeugen müssen. Bei allem, was auch mit Verhalten und persönlichen Entscheidungen zu tun hat, ist gute und unablässige Überzeugungsarbeit gefragt. Da geht es ums Ausprobieren, Umdenken und ums Nachmachen.

Ich möchte allen Beteiligten meinen herzlichen Dank dafür aussprechen, dass sie sich mit Tatkraft und Ideenreichtum auf den Weg gemacht haben, genau das zu tun. „Gute Wege“ hat gezeigt: Gemeinsam können wir viel bewegen. Bei diesem für alle gleichermaßen wichtigen Thema wünsche ich auch für die Zukunft allen Engagierten viel Erfolg.



Stefan Körzell
Mitglied des Geschäftsführenden
Bundesvorstands des Deutschen
Gewerkschaftsbunds (DGB)

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT UND WENIGER STRESS

Das Thema Mobilität ist für den DGB in doppelter Hinsicht relevant: Es sind nicht nur rund drei Millionen Menschen im Verkehrssektor und im Fahrzeugbau beschäftigt, deren Arbeitsplätze durch Globalisierung, Digitalisierung und Dekarbonisierung in den nächsten Jahren unter Druck geraten können. Die Veränderung der Arbeitswelt erzwingt auch ein Mehr an Mobilität. Denn neue Arbeitsplätze entstehen meist in Ballungszentren und nicht in strukturschwachen Regionen. Auch der Wunsch, eine Tätigkeit zu finden, die der eigenen Qualifikation entspricht sowie finanzieller Druck haben zur Folge, dass der Arbeitsplatz von Beschäftigten immer weiter von ihrem Wohnort entfernt liegt und der Arbeitsweg immer stressiger wird. Noch nie sind so viele Personen zur Arbeit gependelt wie heute. 18,4 Millionen Menschen arbeiten in einer anderen Gemeinde, als sie wohnen. Für viele ist dies eine große Belastung. Nicht zuletzt die Ausweitung des Niedriglohnsektors hat dazu geführt, dass 3,2 Millionen Beschäftigte aufgrund von Zweit- und Minijobs täglich mehrere Arbeitswege in Kauf nehmen müssen.

Im Ergebnis hat sich der Weg zur Arbeit seit 1999 um zwei Kilometer auf 16,6 Kilometer im Jahr 2013 verlängert. Die Zahl der Fernpendler mit einem Arbeitsweg über 150 Kilometer ist um 20 Prozent auf 1,2 Millionen angestiegen. Gerade in dünn besiedelten Räumen im Nordosten Deutschlands müssen Beschäftigte im Durchschnitt mehr als 30 Kilometer zur Arbeit zurücklegen. Das bedeutet steigende Kosten, verlorene Zeit und gesundheitliche Belastungen für die Beschäftigten. Zudem ist auch im Beruf mehr Mobilität gefordert: Dienstreisen sind an

der Tagesordnung. Viele Handwerker- und Baufirmen sind inzwischen in ganz Deutschland oder sogar europaweit tätig. Mobilität ist somit Teil der stetig wachsenden Anforderungen im Berufsleben. Deshalb müssen die Gewerkschaften nach Wegen suchen, um Beschäftigte auch in diesem Bereich zu unterstützen und zu entlasten.

Das Projekt „Gute Wege“ gibt Antworten auf diese Herausforderungen. Mit Hilfe von Mobilitätsmanagement können Arbeitgeber und Beschäftigte gemeinsam auf die neue Arbeitswelt reagieren. Der DGB unterstützt „Gute Wege“, weil das Projekt branchenübergreifend in der ganzen Republik aktiv ist und vielen Betrieben hilft, passende Lösungen zu finden. Die Rolle der Betriebs- und Personalräte soll dabei gestärkt werden, damit sie ihre Gestaltungsmöglichkeiten ausschöpfen können – zu Gunsten der Lebensqualität der Beschäftigten. „Gute Wege“ setzt sich für schnell umsetzbare Unterstützungsangebote ein, z. B. Jobtickets mit Arbeitgeberzuschuss, sichere Abstellanlagen für Fahrräder, Lademöglichkeiten für Pedelecs, bessere Wege für Fußgänger oder die Förderung von Fahrgemeinschaften.

Es geht also nicht um Zwang oder Appelle, die häufig ergebnislos bleiben. Der Ansatz des Projekts respektiert die individuelle Mobilitätssituation der Beschäftigten und ihre Wahlfreiheit. Auf Aktionstagen in Betrieben werden die verschiedenen Angebote für „Gute Wege“ zur Arbeit verständlich und praxisnah erläutert. Im besten Fall können längst überlebte Routinen hinterfragt und verändert werden, weil die Beschäftigten attraktive Alternativen für ihren täglichen Arbeitsweg entdecken.

1. AUS DER FORSCHUNG



10 WAS BRAUCHT ES FÜR DIE VERKEHRSWENDE?

Aktuelle Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung

14 WARUM ES SO SCHWER IST, WENIGER AUTO ZU FAHREN

Erklärungen aus der Verkehrspsychologie

18 WAS DAS PENDELN MIT UNSERER GESUNDHEIT MACHT

Ergebnisse aus der Stress- und Mobilitätsforschung

2. AUS DER PRAXIS



24 MITARBEITERMOBILITÄT BEI DER R+V VERSICHERUNG

Aktivitäten und Vorhaben

26 VON DER PARKPLATZNOT ZUR MOBILITÄTSKARTE

Wie die Kreisverwaltung Groß-Gerau ihre Verkehrsprobleme löste

28 INTERVIEW

Jobtickets, Erdgasfahrzeuge und kostenlose Fahrradchecks: Die Mobilitätsangebote am Flughafen Hamburg

30 GROSSES UNTERNEHMEN, VIELE PENDLER

Warum sich der Betriebsrat von Schaeffler in Schweinfurt für die Mobilität der Beschäftigten engagiert

32 DAS UMSTEIGER-EXPERIMENT

Wie Beschäftigte den Wechsel des Verkehrsmittels erleben

3. AUS DEM PROJEKT „GUTE WEGE“



38 INFOGRAFIK

Aktivitäten des Projektes „Gute Wege“

40 WAS DIE ERSTEN ZAHLEN ÜBER DAS PROJEKT „GUTE WEGE“ VERRATEN

43 KURZINTERVIEW AOK BADEN-WÜRTTEMBERG

44 VERÄNDERUNGEN ALS CHANCE BEGREIFEN

Die Mobilitätsberatung neuer Beschäftigter

46 KURZINTERVIEW FORSCHUNGSZENTRUM JÜLICH

47 WIE MOBILITÄTSAKTIONSTAGE IN UNTERNEHMEN ZUM ERFOLG WERDEN

49 KURZINTERVIEW FUCHS SCHMIERSTOFFE

50 BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT als Thema für Betriebs- und Personalräte

4. AUS DER AKTUELLEN ENTWICKLUNG



54 INTERVIEW

Dienstradleasing: Neue Hoffnung im Dauerstreit?

57 CORPORATE CARSHARING MIT E-AUTOS

Firmenfahrzeuge effizient und nachhaltig nutzen

60 GEWERBLICHE NUTZUNG VON LASTENRÄDERN

Modelle, Verwendung, Vorteile

AUS DER FORSCHUNG



WAS BRAUCHT ES FÜR DIE VERKEHRSWENDE?

AKTUELLE ERKENNTNISSE AUS DER MOBILITÄTSFORSCHUNG

Ob Klimaschutz, Luftreinhaltung oder Flächenverbrauch – die Verkehrswende ist aus vielen Gründen notwendig. Wie aber kann sie realisiert werden? Hierfür braucht es strukturelle Veränderungen in der Siedlungs- und Verkehrsplanung genauso wie eine Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote.



Prof. Dr.-Ing.

Volker Blees

Fachgruppe Mobilitätsmanagement, Hochschule RheinMain, Wiesbaden

Verkehrswende – was ist das?

Die Verkehrswende ist als Begriff in aller Munde. Sie hat sich sowohl im Duden als auch in Wikipedia ihren Platz gesichert. Vereine und Beratungsinstitutionen tragen sie im Namen und unzählige Publikationen schmücken sich mit ihr. Die Dichte des Auftretens des Begriffs suggeriert ein einheitliches Begriffsverständnis und erweckt den Anschein, dass die Ziele klar und die Wende in vollem Gange sei. Bei genauerer Betrachtung stellen sich diese Annahmen jedoch schnell als Trugschlüsse heraus. Allenfalls klar ist, dass es einen grundlegenden Wandel braucht und es kein „Weiter so“ geben kann. Offen bleibt aber, wie es weitergehen soll. Denn die Richtungsvorgabe für die zukünftige Entwicklung ist auf den ersten Blick lediglich geprägt von der Negation des bisherigen Kurses. Was genau soll also vermieden werden?

Verkehrswende – weg von was?

Über Kernpunkte der negativen Effekte von Verkehr, denen mit einer Verkehrswende begegnet werden soll und die ex negatione die künftige Richtung vorgeben, besteht ein breiter Konsens:

- Klimaschutz: Hier gilt der Verkehr mit einem Anteil von 18 Prozent an den Treibhausgasemissionen seit Jahren als Problemfall. Anders als in den übrigen Energieverbrauchssektoren sind im Verkehr keine Rückgänge der Treibhausgasemissionen zu verzeichnen, bestenfalls eine Stagnation.
- Ressourcenschonung: Derzeit entfallen 98 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr auf fossile Energieträger, doch auch die für die Elektromobilität unverzichtbaren Seltenen Erden sind endlich.

- Luftreinhaltung: Anlässlich von „Dieselgate“ ist das Thema Luftqualität aktuell omnipräsent. Die öffentliche Debatte um Grenzwerte und Maßnahmen zu ihrer Einhaltung zeigt jedoch, wie gering die Bereitschaft für Veränderungen ist.
- Lärminderung: Trotz verbindlicher Regelungen kommt dem Thema Lärm in Öffentlichkeit und Verkehrspolitik nur wenig Aufmerksamkeit zu. Straßenverkehrslärm in gesundheitsschädlichem Maß ist jedoch ein Problem in praktisch allen Städten.
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme: Der aktuelle Flächenverbrauch liegt bei über 60 Hektar pro Tag, wovon allein auf Verkehrsflächen im langjährigen Mittel rund 20 Hektar entfallen. Das ist weit vom Ziel der Bundesregierung für 2020 entfernt, den Verbrauch auf 30 Hektar am Tag zu begrenzen.

Schließlich ist noch ein weiterer Treiber der Verkehrswende auszumachen: eine zunehmend kritische Haltung gegenüber dem Auto als Standardmodell von Mobilität. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Umweltaspekte spielen genauso eine Rolle wie ein Unbehagen gegenüber der Dominanz des Autos im Stadtbild oder das Bedürfnis, als Fußgänger und Radfahrer unbehelligt vom Kfz-Verkehr zum Ziel zu kommen. Auch machen immer mehr Menschen die Erfahrung, dass ein eigenes Auto verzichtbar ist, wenn gute Alternativen existieren.

Verkehrswende – in welche Richtung und mit welchen Mitteln?

Der Versuch, zukünftige Anforderungen an den Verkehr aus seinen negativen Effekten in der Vergangenheit und Gegenwart abzuleiten, führt zu den seit den 1980er Jahren postulierten „drei V's“ – den Zielen einer integrierten Verkehrsplanung: (i) Vermeidung von Verkehr, (ii) Verlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel, Routen und Zeiten sowie (iii) verträglichere Abwicklung des verbleibenden Verkehrs mit Blick auf Emissionen, Sicherheit und Effizienz. Hieraus resultieren Handlungserfordernisse auf verschiedenen Ebenen:

- Siedlungsstrukturen müssen so entwickelt werden, dass sie helfen, Verkehr zu vermeiden. Nutzungsmischung und Dichte sind dabei zentrale Stichworte.
- Digitale Systeme müssen so eingesetzt werden, dass sie die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erleichtern (z.B. „Mobilitäts-Apps“) und es ermöglichen, physische Wege zu ersetzen (z.B. Internet-Banking).

- Verkehrsangebote müssen so gestaltet werden, dass der Umweltverbund für möglichst viele Wege eine attraktive Alternative zum eigenen Auto darstellt. Dies schließt ein, bisher existierende Privilegien für das Auto (z.B. Parken im öffentlichen Raum, Kilometerpauschale) zu hinterfragen.
- Fahrzeuge aller Verkehrsträger müssen emissionsärmer und mit ressourcenschonender betrieben werden.
- Die Menschen müssen mehr über die Mobilitäts-Optionen erfahren, die sich ihnen bieten. Hierfür sind gezielt Marketing-Instrumente einzusetzen.

Wichtig ist, dass es für die Verkehrswende nicht die eine Strategie gibt. Vielmehr erfordert sie einen komplexen Mix unterschiedlicher Ansätze, von denen keiner verzichtbar ist. Insbesondere eine Verkürzung der Verkehrswende auf eine Antriebsenergiegewende beim Auto verschleiern gleichermaßen die Größe der Herausforderung sowie die Potenziale und Möglichkeiten.



Prof. Dr.-Ing.

André Bruns

Fachgruppe Mobilitätsmanagement, Hochschule RheinMain, Wiesbaden





»Die Verkehrswende ist machbar.
Sie erfordert allerdings einen umfassenden
und grundlegenden Umbruch.«



Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt: Ein breites Portfolio an Mobilitäts-Optionen als integraler Bestandteil der städtebaulichen Planung bereitet den Boden für eine Verkehrswende.

Verkehrswende – wie kann sie aussehen?

Auch wenn die Verkehrswende als Ganzes noch weit entfernt scheint, existiert eine Fülle von guten Beispielen, die als Bausteine bzw. Vorbilder dienen können. Sie zeigen aber auch auf, welche Hürden es zu überwinden gilt.

Bei der Entwicklung neuer Wohngebiete richtet sich der Blick aktuell auf die Quartiere Domagkpark in München und Lincolnsiedlung in Darmstadt. In beiden Fällen wurden neue Mobilitätsangebote als integraler Bestandteil des Wohnangebots bereits in der Planung berücksichtigt. Ihre Einbindung in das baurechtliche Genehmigungsverfahren sowie ihre langfristige Sicherung erfordert aktuell jedoch noch äußerst aufwändige und individuelle Lösungen.

Viele gute Beispiele gibt es für den stadtverträglichen Umbau von Straßen und Plätzen, z.B. die Karlstraße in Ulm, die Sundgauallee in Freiburg oder die Friedrich-Ebert-Straße in Kassel. Als hemmender Faktor erweist sich häufig das Thema Autoparkplätze, bei dem Besitzstände eine große, meist unreflektierte Rolle spielen.

In vielen Städten sind Fahrradvermietssysteme fest im Mobilitätsalltag etabliert. Besonders die in den ÖPNV integrierten Angebote, z.B. MVGmeinRad in Mainz, erscheinen nachahmenswert. In vielen Großstädten stellen Anbieter wie Obike oder Mobike aktuell allerdings Leihräder ohne Abstimmung mit den Behörden auf. Das macht deutlich, dass eine Ordnung des Verhältnisses zwischen öffentlicher Hand als Trägerin der Verkehrsplanung und privatwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleistern überfällig ist.

Betriebliches und Schulisches Mobilitätsmanagement sind mittlerweile weit verbreitet und zeigen gute Erfolge. Mobilitätsmanagement adressiert dabei zwei zentrale Erfolgsfaktoren der Verkehrswende: den Fokus auf die Menschen, ihre Bedürfnisse und die individuellen Rahmenbedingungen für ihre Mobilität einerseits sowie die Übernahme von Verantwortung durch Unternehmen und Bildungseinrichtungen für den von ihnen verursachten Verkehr andererseits. Zu wünschen ist eine weitere Verbreitung und Verstärkung des Mobilitätsmanagements als verpflichtender Handlungsansatz.

Verkehrswende – wer muss was tun?

Bereits der kleine Ausschnitt von Beispielen zeigt, dass die Verkehrswende nicht erst neuer Ideen und Erfindungen bedarf, sondern eine Frage der Umsetzung und Verbreitung von bekannten Ansätzen ist. Hierzu ist es jedoch zwingend die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen nötig:

- Die Verkehrswende ist ohne den Ausbau der Angebote des Umweltverbundes nicht denkbar. Insbesondere für Infrastruktur und Betrieb des Öffentlichen Verkehrs, aber auch für Radverkehr, Sharingangebote sowie die grundlegende, von innovativen Mobilitätservices benötigte digitale Infrastruktur müssen die notwendigen öffentlichen Finanzmittel bereitstehen.
- Der traditionell an einzelnen Verkehrsmitteln orientierte Ordnungsrahmen wird den Erfordernissen eines integrierten Verkehrssystems und der Notwendigkeit des Einsatzes neuer Instrumente wie des Mobilitätsmanagements nicht mehr gerecht. Der Entwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes zeigt, in welche Richtung die Gesetzgeber in Bund und Ländern handeln sollten.
- Bund, Länder und Kommunen überlassen den Aufbau und Ausbau neuer Mobilitätsangebote weitgehend dem freien Markt, so dass sich die Anbieter einer am Gemeinwohl orientierten Steuerung entziehen können. Eine solche Steuerung ist aber im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit zwingend erforderlich.
- Schließlich gilt es, die Akteure in Entscheidungsgremien, Verwaltungen und Beratungsbüros besser für die neuen Entwicklungen und Möglichkeiten zu sensibilisieren und zu qualifizieren.

Die Verkehrswende ist machbar. Sie erfordert allerdings einen umfassenden und grundlegenden Umbruch von gesellschaftlicher Bedeutung. Damit sind auch Veränderungen in der fest verankerten Mobilitätskultur nötig, was nur mit langem Atem zu bewerkstelligen ist. Der notwendige gesellschaftliche Aushandlungsprozess über die Ausgestaltung der Verkehrswende hat gerade erst begonnen.

WARUM ES SO SCHWER IST, WENIGER AUTO ZU FAHREN

ERKLÄRUNGEN AUS DER VERKEHRSPSYCHOLOGIE

Eindringliche Appelle, gute Verbindungen und kostenlose Angebote: Nichts scheint Autofahrerinnen und Autofahrer dazu bewegen zu können, das Verkehrsmittel zu wechseln. Der Grund: Neues auszuprobieren und mit gewohnten Mustern zu brechen, ist kognitiv sehr anstrengend. Veränderte Rahmenbedingungen und Normen rund um die Autonutzung könnten das Umsteigen aber erleichtern.

In keinem Bereich ist der Appell, sich doch bitte freiwillig umweltschonender zu verhalten, bisher so wirkungslos verhallt wie bei der Nutzung des Autos. Wir essen tendenziell weniger Fleisch, kaufen energieeffizientere Geräte, installieren Solaranlagen auf dem Dach und ernähren uns mit biologisch angebauten Lebensmitteln. Das Auto aber stehen zu lassen, erleben viele als Zumutung.

In der Regel wird die Weigerung, die Pkw-Nutzung freiwillig zu reduzieren, mit dem Hinweis auf die schlechte Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs bzw. die nicht vorhandene Radinfrastruktur begründet. Leider ist dieser Einwand oft berechtigt. Nur hieße das ja im Umkehrschluss, dass bei guten Angeboten die bisherigen Autofahrerinnen und Autofahrer massenweise umsteigen würden. Genau diese Annahme steht implizit auch hinter dem jüngst diskutierten Vorschlag, die Nutzerinnen und Nutzer von Dieselfahrzeugen durch einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr bei ihren Fahrten in die Innenstädte zum freiwilligen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu motivieren.

Hand aufs Herz: Würden Sie als Autofahrerin oder Autofahrer bei einem guten öffentlichen Nahverkehr umsteigen? Das Ergebnis einer Untersuchung, die der Erstautor vor einigen Jahren an der Universität Gießen durchgeführt hat, stimmt uns skeptisch. In dieser Studie haben wir 350 in Frankfurt lebenden Pkw-Vielfahrerinnen und -Vielfahrern ein kostenloses Wochenticket angeboten. Das einzige, was sie dafür tun mussten, war einen kurzen Fragebogen zu ihren Erfahrungen zu beantworten. Da Frankfurt für die Pkw-Nutzung ein eher schwieriges Pflaster ist (viele Staus, wenig Parkplätze), die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs hingegen sehr gut sind, erwarteten wir ein reges Interesse an unserem Angebot. Wir haben die potentiellen Testerinnen und Tester persönlich angerufen und ihnen das Ticket per Post nach Hause geschickt. Das Ergebnis war jedoch mehr als ernüchternd: Von den 350 antelefonierten Autofahrerinnen und Autofahrern waren lediglich 36 bereit, die öffentlichen Verkehrsmittel für eine Woche zu testen.

Wechsel des Verkehrsmittels strengt an

Was lernen wir daraus über die Psychologie der Autonutzerinnen und Autonutzer? Erst einmal, dass selbst ein gutes und kostenloses Angebot im öffentlichen Nahverkehr für viele Autofahrerinnen und Autofahrer unattraktiv bleibt. Ein Grund dafür ist, dass bei der Alltagsmobilität vielen Menschen Attribute wie Flexibilität, Privatheit und Komfort wichtiger sind als die reinen Fahrkosten. Systembedingt wird der öffentliche Nahverkehr nie das Maß an Flexibilität, Privatheit und Komfort bieten können wie ein Pkw. Zusätzlich ist aufgrund fehlenden Wissens über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel der Umstieg auf diese für langjährige Pkw-Nutzerinnen und Pkw-Nutzer mit Unsicherheitsgefühlen bzw. der Notwendigkeit, sich vorher informieren zu müssen, verbunden. Beim Autofahren reicht es, einfach einzusteigen, loszufahren und auf das Navi zu vertrauen. Bei öffentlichen Verkehrsmitteln müssen sich die Nutzerinnen und Nutzer über Liniennetze, Ein- und Ausstiegsstellen, Abfahrtszeiten und Ticketpreise informieren. Psychologisch gesprochen sind also aus Sicht der Autofahrerinnen und Autofahrer die mit einem Umstieg verbundenen Verhaltenskosten immer deutlich höher als bei der Pkw-Nutzung. Natürlich kann man über neue digitale Technologien (z.B. smarte Apps, electronic ticketing) die mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verbundenen Verhaltenskosten deutlich absenken, dennoch bleibt aus psychologischer Sicht das Ausprobieren einer neuen Alternative immer aufwändiger als das Wiederholen des bekannten, gewohnten Verhaltens.

Automatisierte Handlungsketten schwer zu durchbrechen

Womit wir bei einem zentralen Grund sind, warum Autofahrerinnen und Autofahrer, selbst wenn sie es sich vornehmen, den öffentlichen Nahverkehr einmal auszuprobieren, oft scheitern. Aus psychologischer Sicht handelt es sich bei der alltäglichen Pkw-Nutzung um ein stark habitualisiertes Verhalten. Ein neues Verhalten beruht oft noch auf einer kognitiv relativ aufwändigen Analyse von Vor- und Nachteilen potentieller Verhaltensalternativen und der daraus resultierenden Verhaltensabsicht. Hingegen basiert die Ausführung habitualisierten Verhaltens – das sogenannte Gewohnheitshandeln – auf einem kognitiven Prozess, bei dem durch eine wiederholte, zufriedenstellende Ausführung einer Verhaltensweise in einem stabilen situativen Kontext (beispielsweise, dass der Frühstückskaffee ausgetrunken ist), eine starke, kognitiv leicht zugängliche mentale Kontext-Handlungsverbindung entsteht (Kaffee getrunken, Schlüssel nehmen, zur Garage gehen, einsteigen

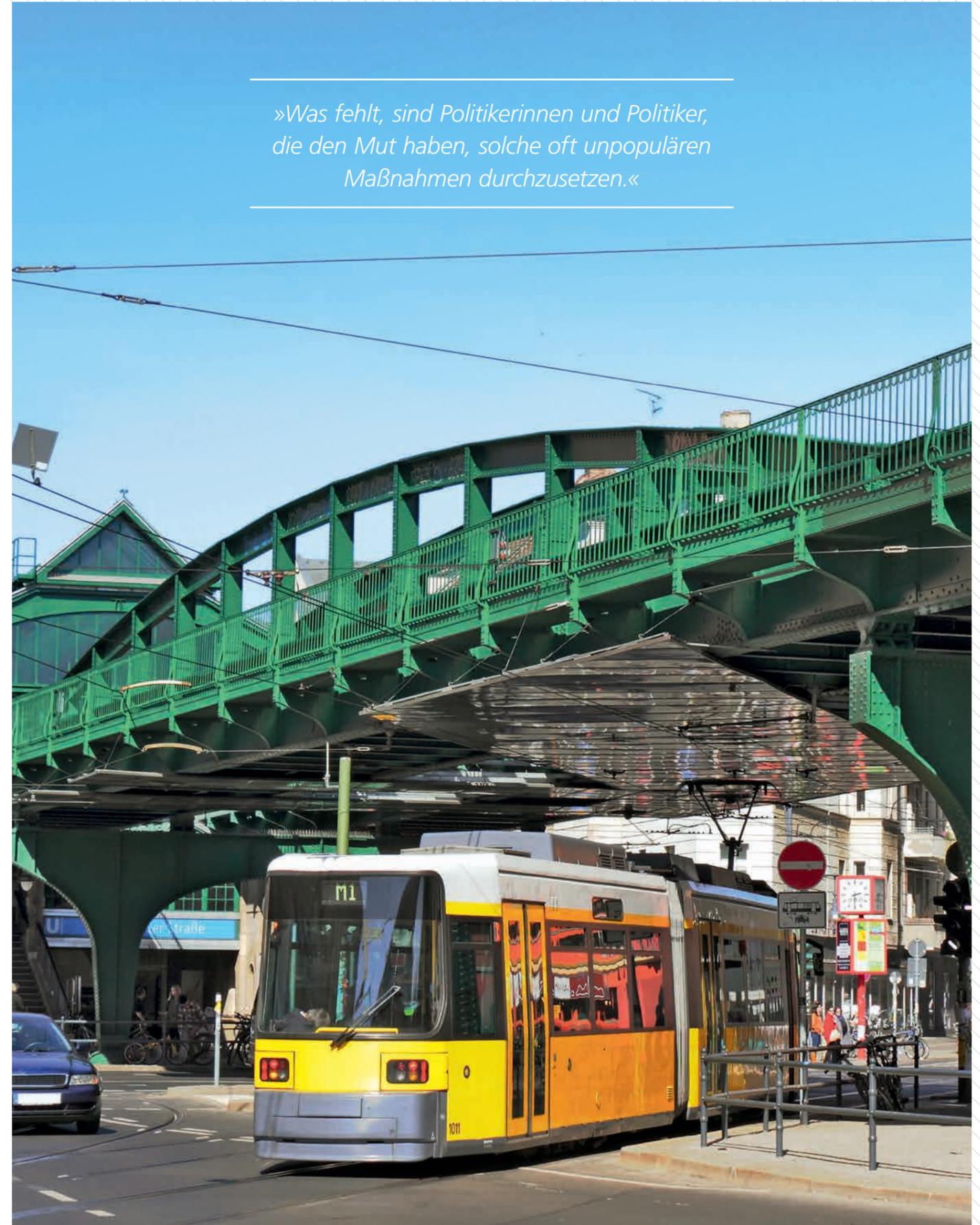


Prof. Dr. Sebastian Bamberg
Fachhochschule Bielefeld



Philipp Rollin
Fachhochschule Bielefeld

»Was fehlt, sind Politikerinnen und Politiker, die den Mut haben, solche oft unpopulären Maßnahmen durchzusetzen.«



und zur Arbeit fahren). Bei Konfrontation mit dem situativen Kontext wird die skizzierte Handlungskette automatisch aktiviert.

Dies führt dazu, dass habitualisiertes Verhalten wie die alltägliche Pkw-Nutzung automatisch und damit fast ohne bewusste Kontrolle ausgeführt wird. Genau diese Eigenschaften machen es aber auch so schwer, Gewohnheiten zu ändern, wenn sie unerwünscht sind. So muss ein habitualisierter Pkw-Nutzer bzw. eine habitualisierte Pkw-Nutzerin die Absicht, einmal den Bus auszuprobieren, bewusst aktivieren und kontrolliert umsetzen. Die habitualisierte Nutzung des Autos wird hingegen durch situative Kontexte automatisch aktiviert. Das ist auch der Grund dafür, warum die neue Intention, öffentliche Verkehrsmittel auszuprobieren, den Wettlauf mit der automatisierten Pkw-Nutzung um die Verhaltensaktivierung in der Regel verliert: Bevor eine Person ihre neue Nutzungsintention für öffentliche Verkehrsmittel mühsam aktivieren konnte – dies ist mit großem kognitivem Aufwand verbunden –, hat die automatisch aktivierte Gewohnheit schon dazu geführt, dass er oder sie in den Pkw gestiegen und losgefahren ist.

Wirkungslose Appelle der Politik

Solange also die Rahmenbedingungen für die Pkw-Nutzung so attraktiv bleiben wie bisher, ist vor dem Hintergrund der beschriebenen psychologischen Mechanismen nicht davon auszugehen, dass Appelle, sie freiwillig zu reduzieren, funktionieren. Dass die Politik nach wie vor so massiv auf Appelle setzt, könnte daran liegen, dass es ihr an verhaltenswissenschaftlicher Beratung mangelt, was einfach zu beheben wäre. Wir glauben allerdings eher, dass Appelle zur freiwilligen Verhaltensänderung Teil des seit Jahren in der Verkehrspolitik zu beobachtenden Spiels sind, den „Schwarzen Peter“ weiterzureichen und sich so der Verantwortung zu entziehen. Weil sich unter Druck der Industrie und ihrer Lobbyisten an der Privilegierung der Pkw-Nutzung nichts ändern darf, greift die Politik zu den wirkungslosen Appellen an den guten Willen der „mündigen“ Bürgerinnen und Bürger.

Und was würde aus psychologischer Sicht helfen, den Pkw-Verkehr zu verringern? Wenn man davon ausgeht, dass die meisten Menschen ein hedonistisches Verhältnis zur Verkehrsmittelnutzung haben, müsste die Politik das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Autofahrens deutlich verändern. Oder einfach ausgedrückt: Die Pkw-Nutzung muss teurer und unattraktiver werden. Zufahrtssperren und City-Maut wären vermutlich sehr wirksam. Wir gehen jede Wette ein, dass diese Maßnahmen einen deutlichen stärkeren Effekt auf den Modal Split haben als unverbindliche Appelle für freiwillige Verhaltensänderung.

Der Wandel von Normen als Chance

Was fehlt, sind Politikerinnen und Politiker, die den Mut haben, solche oft unpopulären Maßnahmen durchzusetzen. Vielleicht kann hier aber die Psychologie Mut machen. Auch wenn wir es oft vergessen: Bei der Verkehrsmittelnutzung handelt es sich um soziales Verhalten. Entsprechend belegen auch viele Studien, wie stark die individuelle Entscheidung, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen, von dem wahrgenommen Verhalten wichtiger Bezugsgruppen (die sogenannte deskriptive Norm) bzw. den von ihnen

kommunizierten Verhaltenserwartungen (die sogenannte injunktive Norm) abhängt. Und weil sich diese Normen durch gesellschaftliche Diskussionen verändern, kann es zu einem Wandel kommen, die wir heute noch für unmöglich halten.

Wer hätte gedacht, dass es aufgrund von Normveränderungen zu gesetzlichen Rauchverboten oder einer gesetzlichen Ansnallpflicht kommt? Und wer hätte gedacht, dass jetzt die meisten von uns diese Verbote als richtig empfinden und sie freiwillig befolgen?

Aus psychologischer Sicht könnte es ein erfolgreicher Weg sein, ähnlich wie beim Rauchen aktiv auf eine Veränderung der sozialen Normen bezüglich der Pkw-Nutzung hinzuwirken. Die gegenwärtig zu beobachtende Erosion der Pkw-Orientierung in den jungen Generationen könnte ein erster Hinweis dafür sein, dass sich die sozialen Normen verändern und die Privilegierung des Pkws in Frage stellen. Die Psychologische Forschung zeigt auch, dass Normveränderungen in der Regel von mehr oder weniger heftigen Konflikten begleitet werden. Wenn wir etwas ändern wollen, werden wir Konflikte nicht vermeiden können. Wir können nur versuchen, sie konstruktiv zu führen. Allerdings fehlt der Mut zu solchen Auseinandersetzungen bis weit ins Lager der Grünen hinein. Anstatt die unausweichlichen und schmerzlichen Strukturveränderungen anzugehen, versteckt sich die Verkehrspolitik hinter Appellen an die freiwillige Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger. Vielleicht ist es gut, dass ihre Appelle nicht funktionieren: Es ist an der Zeit für neue, mutige Visionen.

Zur Vertiefung

Mehr Informationen über psychologische Erkenntnisse zur Pkw-Nutzung: Bamberg, S. (2014). Psychological contributions to the development of car use reduction interventions. In: Handbook of sustainable travel (pp. 131-149). Springer, Dordrecht. Handbook of sustainable travel (pp. 131-149). Springer, Dordrecht.



WAS DAS PENDELN MIT UNSERER GESUNDHEIT MACHT

ERGEBNISSE AUS DER STRESS- UND MOBILITÄTSFORSCHUNG

Wer lange Strecken zur Arbeit pendelt, ist häufig erschöpft und hat ein erhöhtes Risiko für chronische Erkrankungen. Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl oder dem Arbeitsmodell können helfen.

In Deutschland und anderen Industrienationen nehmen die täglichen Arbeitswege immer weiter zu. Nach Berechnungen des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung (BiB) auf Basis des Mikrozensus ist seit Anfang der 1990er Jahre die Zahl der Personen mit längeren Pendelzeiten kontinuierlich angestiegen: Brauchten 1991 noch rund 20 Prozent der Erwerbstätigen in Deutschland 30 Minuten oder länger für die einfache Wegstrecke zur Arbeit, sind es mittlerweile bereits rund 26 Prozent. Jeder zwanzigste Erwerbstätige pendelt dabei eine Stunde oder länger.



Dr. Heiko Rüger
Bundesinstitut für
Bevölkerungsforschung
(BiB), Wiesbaden

Ab 45 Minuten Arbeitsweg wird es kritisch

Oft wird eine räumlich weit entfernte Beschäftigung aufgenommen, wenn die Erwerbschancen vor Ort knapp oder wenig attraktiv sind. Dabei erachten viele Menschen eine lange Pendelstrecke als eine akzeptablere Alternative zur dauerhaften Verlagerung des Wohnortes. Trotz der potenziellen Vorteile, die das Pendeln über lange Strecken bietet, haben zahlreiche Studien das Pendeln mit einer Vielzahl negativer Gesundheitsfolgen in Verbindung gebracht. Während Pendelfahrten von bis zu 45 Minuten im Allgemeinen als tolerierbar gelten (obwohl generell kürzere Pendelwege von 15 bis 20 Minuten bevorzugt werden), klagen Erwerbstätige mit längeren Pendelwegen häufiger über körperliche Erkrankungen, Schlafminderung, psychische Belastung, Müdigkeit und andere psychosomatische Symptome. Zudem berichten sie über eine schlechtere subjektive und psychische Gesundheit und zeigen vermehrt körperliche Gesundheitsprobleme wie Bluthochdruck, Diabetes, Adipositas und Migräne, was zu krankheitsbedingten Fehlzeiten führt. Das Ausmaß der negativen Folgen nimmt dabei mit zunehmender Pendlerdauer zu.

Täglicher Stress belastet den Körper

Es lässt sich argumentieren, dass die Beziehung zwischen Pendeln und Gesundheit in erster Linie widerspiegelt, dass das Pendeln als Stressfaktor fungiert und Anforderungen an die Stressreaktionssysteme des Einzelnen stellt. Feld-Experimente zeigen, dass das Pendeln als ein wiederkehrendes, belastendes Ereignis verstanden werden kann. Viele Studien haben einen positiven Zusammenhang zwischen Pendeldauer und Stress-

erleben sowie physiologischen Stressreaktionen (z.B. Blutdruck, Herzfrequenz, Cortisolspiegel) beobachtet. Aus dieser „Stressperspektive“ heraus wird argumentiert, dass das Pendeln über weite Entfernungen schädlich ist, weil es die Häufigkeit störender negativer Ereignisse (z.B. unerwartete Staus oder Verspätungen) erhöht, die Fähigkeit zur Bewältigung anderer Lebensbedürfnisse verringert und die Möglichkeiten für Freizeit und Erholung einschränkt. Dieser stressvermittelte Prozess unterscheidet sich von Modellen, die von direkteren Auswirkungen des Pendelns auf die Gesundheit ausgehen (z.B. physische und kognitive Erschöpfung durch das Fahren). Eine aktuelle Studie des BiB zeigt, dass die negativen Auswirkungen langer Pendelzeiten auf die Gesundheit zum Teil durch Stressreaktionen erklärt werden können. Demnach sind Stresswahrnehmungen ein starker statistischer Mediator für die Beziehung zwischen Pendlerdauer und gesundheitsbezogener Lebensqualität. Dieser Mechanismus ist wichtig für das Verständnis, warum Pendeln zu negativen gesundheitlichen Auswirkungen führen kann, und liefert Erkenntnisse für die zukünftige Forschung zu den Auswirkungen des sich verändernden Pendelverhaltens auf die öffentliche Gesundheit.

Einfluss der Verkehrsmittelwahl

Wie viel Stress Pendlerinnen und Pendler beim täglichen Weg zur Arbeit ausgesetzt sind, scheint neben der Pendeldauer in erheblichem Maße auch von der Wahl des Verkehrsmittels und dem Wohnort abzuhängen. Dabei können die vorteilhaften Effekte als gut untersucht gelten, die von aktiven, nicht-motorisierten Formen des Pendelns (z.B. mit dem Fahrrad) sowie, allgemein, von körperlicher Aktivität beim Pendeln auf die Gesundheit ausgehen. Die aktiven Pendelformen bieten sich allerdings in erster Linie für kürzere Distanzen an. Eine aktuelle Studie des BiB untersuchte hingegen Fernpendlerinnen und Fernpendler in Deutschland mit mindestens zwei Stunden täglicher Fahrtzeit, die fast ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Dabei ergeben sich zunächst kaum Unterschiede zwischen Pendlerinnen und Pendlern, die das Auto nutzen, und Personen, die mit Bus oder Bahn zur Arbeit fahren. Allerdings hängt das Stressempfinden stark von der Siedlungsstruktur ab: In den Ballungsgebieten sehen sich Autofahrerinnen und Autofahrer auf dem Weg zur Arbeit stärkerem Stress ausgesetzt als Pendlerinnen und Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Dichter Verkehr und Staus während der Rush Hour tragen vermutlich zu dieser Empfindung bei.



»Wie viel Stress Pendlerinnen und Pendler beim täglichen Weg zur Arbeit ausgesetzt sind, scheint neben der Pendeldauer in erheblichem Maße auch von der Wahl des Verkehrsmittels und dem Wohnort abzuhängen.«



Bei Pendlerinnen und Pendlern im ländlichen Raum ist es hingegen umgekehrt: Hier zeigt sich ein erhöhter Stresspegel bei den Nutzerinnen und Nutzern von Bus und Bahn. Dies dürfte auf die oftmals schlecht ausgebauten oder zu selten verkehrenden Verbindungen zurückzuführen sein. Die Ergebnisse spiegeln sich auch im Verhalten der Pendlerinnen und Pendlern wider: In der Stadt pendeln sehr viele mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Land wird stark auf den motorisierten Individualverkehr gesetzt. Zudem zeigen sich in der Studie deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln hinsichtlich der Wahrnehmung der Pendelzeit: Wird das Pendeln mit dem Bus überwiegend als Zeitverschwendung wahrgenommen, empfinden die Erwerbstätigen die Zeit in Zügen, U- sowie S-Bahnen noch am ehesten als Zeit zur Erholung.

Entspannter Pendeln, besser Ankommen

Aus dem Forschungsstand lassen sich verschiedene praktische Empfehlungen ableiten, wie Erwerbstätige, Arbeitgeber und Politik die negativen Gesundheitsauswirkungen, die mit langen Pendelstrecken verbunden sind, abmildern können. Bei sehr langen Pendelzeiten könnten Erwerbstätige erwägen, näher an ihren Arbeitsplatz zu ziehen oder, wenn ein solcher Umzug nicht möglich ist, Vorkehrungen zu treffen, um die erforderliche Pendelfrequenz zu reduzieren (z.B. durch die Nutzung von Home-Office-Regelungen). Auch die Veränderung der Verkehrsmittelwahl bietet sich für Erwerbstätige an, um ihre Pendelwege weniger belastend zu gestalten. Die Arbeitgeber können die Beschäftigten unterstützen, indem sie deren Flexibilität erhöhen und ihnen Ressourcen zur Verfügung stellen, die ihnen die Bewältigung der räumlichen Mobilität erleichtern. Hierzu könnten die Arbeitgeber flexible Arbeitsmodelle anbieten wie flexible Jahresarbeitszeiten, personalisierte Tagesarbeitszeiten, Home-Office und komprimierte Arbeitswochen. Solche Vorkehrungen können die Anzahl der Tage reduzieren, an denen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pendeln müssen. Auch ermöglichen sie es den Beschäftigten, das Pendeln besser mit ihren familiären Aufgaben abzustimmen und ihre Fahrten so zu planen, dass sie dichten Verkehr, unerwartete Verspätungen oder andere belastende Aspekte des Pendelns vermeiden können. Auf der Ebene der Politik sollten die Bemühungen intensiviert werden, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass ein schneller, flexibler und komfortabler Transit zwischen Arbeits- und Wohnort resultiert. Es wäre beispielsweise möglich, Bahnhöfe so zu gestalten, dass der Passagierfluss verbessert wird.

Die Pkw-Verkehrsleitsysteme könnten wiederum so optimiert werden, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit steigt und die Anzahl von Stopps sinkt. Öffentliche Verkehrsmittel könnten so konzipiert werden, dass sie mehr Gebiete bedienen und schneller, zuverlässiger und komfortabler sind. Solche Verbesserungen können sowohl die direkten negativen Stressfaktoren des Pendlers (z.B. Verspätungen, Gedränge, Lärm) als auch die indirekten Auswirkungen reduzieren. So wäre es auch denkbar, dass Erwerbstätige eine lange Fahrt mit einem komfortablen Zug nutzen, um Arbeitsaufgaben zu erledigen oder sich zu erholen. Zu guter Letzt wären Informationskampagnen und Programme sinnvoll, um für die negativen Auswirkungen des Pendelns zu sensibilisieren und Veränderungen auf der Organisations- und individuellen Ebene anzustoßen, die für Pendler hilfreich sind.

Der Beitrag basiert auf Rüger et al. (2017): Does perceived stress mediate the relationship between commuting and health-related quality of life? Transportation Research Part F 50: 100-108 sowie weiteren Veröffentlichungen des Autors.

»Die Arbeitgeber können die Beschäftigten unterstützen, indem sie deren Flexibilität erhöhen und ihnen Ressourcen zur Verfügung stellen, die ihnen die Bewältigung der räumlichen Mobilität erleichtern.«



AUS DER PRAXIS



MITARBEITERMOBILITÄT BEI DER R+V VERSICHERUNG

AKTIVITÄTEN UND VORHABEN



Torben Thorn
Beauftragter für Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz, Brandschutz und Umweltmanagement, R+V Allgemeine Versicherung AG, Wiesbaden

Große Straßen, viele Parkplätze: Keine einfachen Voraussetzungen, um den Beschäftigten Alternativen zum Auto näherzubringen. Die R+V Versicherung setzt deshalb auf einen intelligenten Mix aus attraktiven Mobilitätsangeboten und individueller Beratung.

Die R+V Versicherung zählt zu den führenden Versicherern in Deutschland und gehört zur genossenschaftlichen FinanzGruppe Volksbanken Raiffeisenbanken. Bei R+V sind mehr als 15.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, über 5.000 davon am Stammsitz des Unternehmens, der Direktion in Wiesbaden.

R+V stellt seinen Beschäftigten in der Direktion fast 3.000 Pkw-Parkplätze im Mitarbeiterparkhaus, in Tiefgaragen und auf Freiflächen zur Verfügung. Die Parkplätze sind kostenpflichtig. Kostenlose Stellflächen gibt es in einiger Entfernung, sie sind allerdings häufig schon recht früh belegt, auch durch Angestellte benachbarter Firmen.

Die Direktion in Wiesbaden ist durch die nahe gelegene Autobahn A66 und die Anschlussstelle Erbenheim sowie über die daran anschließende Bundesstraße 54 sehr gut mit dem Pkw erreichbar. Zudem führt die Bundesstraße 455 zur Autobahn A3, Anschlussstelle Niedernhausen. Die Verkehrssituation rund um den Unternehmensstandort ist allerdings durch das hohe Fahrzeugaufkommen in der Rush Hour am Morgen und gegen Nachmittag eher angespannt, eine staufreie An- oder Abreise ist zu bestimmten Tageszeiten fast unmöglich.

Aufgrund der guten Anbindung mit dem Auto sind auch die eigenen Parkplätze zunehmend ausgelastet. Oftmals gibt es bereits am frühen Vormittag keine freien Parkplätze mehr. Dies sorgt für Diskussionen vor allem bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die etwas später zur Arbeit kommen, da sie beispielsweise eine weite Anreise haben oder am Morgen die Kinder zur Schule oder Kita bringen müssen.

Attraktive Mobilitätsangebote

R+V bietet seinen Beschäftigten bereits heute attraktive Alternativen zur Fahrt mit dem Auto. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können ein Jobticket des regionalen Verkehrsverbundes zu vorteilhaften Konditionen beziehen. Durch die Vereinbarungen zwischen Verkehrsverbund und R+V vergünstigt sich der Preis für ein Monatsticket um gut 50 Prozent. Rund 900 Beschäftigte nutzen die Möglichkeit und fahren kostengünstig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit. Mit vier Haltestellen am und um den Unternehmensstandort, die von

sieben städtischen Buslinien bedient werden, können sie R+V gut erreichen.

Obwohl die Stadt Wiesbaden ein vergleichsweise wenig ausgebaut Radwegenetz hat, finden sich am Firmengelände überdachte Fahrradstellplätze. Auch Duschen und Umkleiden des betriebseigenen Fitnessstudios können von den Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern genutzt werden.

Die neueste Errungenschaft der R+V aus Sicht einer nachhaltigen Mobilität sind drei Ladesäulen für Elektroautos mit jeweils zwei Lademöglichkeiten. An den sechs Ladestellen steht Beschäftigten und Gästen kostenloser Ökostrom für ihre E-Autos zur Verfügung, sodass sie auch mit den derzeit noch begrenzten Reichweiten sicher wieder den Weg nach Hause schaffen.

R+V hat 2012 ein Umweltmanagementsystem etabliert, dessen Ziel es ist, den ökologischen Fußabdruck seines wirtschaftlichen Handelns so weit wie möglich zu reduzieren. Mobilität ist mittlerweile der größte Umweltfaktor des Unternehmens, bedingt durch Emissionen aufgrund von Dienstreisen oder den Fuhrpark im Allgemeinen. Der Anteil der Mitarbeitermobilität – also die Fahrten zwischen Arbeitsstelle und Wohnort – an den verkehrsbedingten Emissionen ist sehr groß, aber schwer zu beziffern. Da viele Beschäftigte den Weg zur Arbeit mit dem eigenen Pkw zurücklegen, macht der geschätzte CO₂-Fußabdruck des Pendlerverkehrs am Standort Wiesbaden mindestens ein Drittel der reisebedingten Emissionen von R+V aus.

Unterstützung von Außen

Die Teilnahme am Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“, das vom Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert wird, bot R+V die Möglichkeit, die Verkehrssituation von den Spezialisten des ACE und beteiligter Projektpartner objektiv bewerten zu lassen. Ziel war es zugleich, Alternativen zur Alleinfahrt im Auto aufzuzeigen und mögliche Maßnahmen zu ihrer Förderung zu entwickeln.

Eine Wohnstandortanalyse ergab, dass 15 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einer Entfernung von bis zu fünf Kilometer um den Standort in Wiesbaden wohnen – eine Strecke, die man gut mit dem Fahrrad zurücklegen kann – und 33 Prozent im Umkreis von zehn Kilometern. Auch stellte sich heraus, dass viele Beschäftigte in nahe gelegenen Stadtteilen wohnen, die aber nur sehr ungünstig mit den örtlichen Bussen erreichbar sind. Hieraus ergeben sich erhebliche Potenziale für Verbesserungen im örtlichen Nahverkehr und den Ausbau des Radverkehrs.

Im Projektzeitraum wurde das Thema Mitarbeitermobilität



für die Belegschaft mit fünf Aktionstagen sichtbar gemacht, die aber nicht nur am Standort Wiesbaden stattfanden. Viele Teilnehmende nutzten die Gelegenheit, um sich über Elektromobilität, E-Bikes und das möglichst nachhaltige Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu informieren. Mobilitätsberater des ACE zeigten den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Alternativen zum Pkw auf und gaben konkrete Empfehlungen für den individuellen Arbeitsweg. Daneben bestand die Möglichkeit, Testfahrten mit Pedelecs und E-Autos zu machen. Außerdem konnten sich die Beschäftigten zum Thema dienstliche BahnCard informieren und sich kostenlos bei Carsharing-Anbietern registrieren. Die Resonanz auf die Mobilitätstage war überaus positiv.

Im Rahmen des Projektes „Gute Wege“ wurde außerdem eine Beratungsbroschüre für neue Beschäftigte erarbeitet. Die Broschüre stellt die aktuelle Verkehrssituation am Standort dar und soll die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motivieren, über ihren täglichen Arbeitsweg nachzudenken. Der Mappe wurde in zehn Fällen eine individuelle Mobilitätsempfehlung beigelegt, die Kosten, Nutzen und Umwelteinfluss von verschiedenen Varianten des eigenen Arbeitswegs vergleicht.

Pläne für die Zukunft

Aufbauend auf den Erfahrungen und Erkenntnissen aus dem Projekt „Gute Wege“ plant die R+V, sich weiter mit der Mitarbeitermobilität auseinanderzusetzen und ihre Aktivitäten in diesem Bereich auszuweiten. Dabei steht einerseits der Ausbau von Anreizsystemen zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen bei R+V im Fokus, beispielsweise in Form professioneller Mobilitätsberatungen für Beschäftigte oder der Förderung von Fahrgemeinschaften. Andererseits sind auch regionale Kooperationen mit Anrainern, Unternehmen, Verkehrsgesellschaften und der Stadtverwaltung denkbar, wie etwa die Beteiligung an neu errichteten Fahrradverleihsystemen in Wiesbaden. Weitere Potenziale könnten durch eine Verbesserung der Infrastruktur seitens der Stadt wie einen Ausbau von Radwegen oder Busspuren entstehen.

Die Resonanz auf die realisierten Aktionstage und die er-

stellte Broschüren zeigt, dass Vorurteile gegenüber alternativen Mobilitätsformen oft auf einem Informationsdefizit beruhen. Gerade kostenseitig wird häufig das vorhandene Auto als deutlich günstiger als andere Verkehrsmittel bewertet. Häufig ist zwar die Fahrzeit der wesentliche Faktor bei der Verkehrsmittelwahl und spricht bei vielen Pendlern für das Auto. Werden aber Kosten und Fahrzeit ins Verhältnis gesetzt, relativiert sich diese Sichtweise bei vielen Beschäftigten. Durch Mobilitätsmanagement ist es daher möglich, alte Sichtweisen aufzubrechen und den individuellen Pkw-Verkehr zu verringern.

»Mobilität ist mittlerweile der größte Umweltfaktor des Unternehmens.«



VON DER PARKPLATZNOT ZUR MOBILITÄTSKARTE

WIE DIE KREISVERWALTUNG GROSS-GERAU IHRE VERKEHRSPROBLEME LÖSTE



Beschäftigte der Kreisverwaltung bei der Kampagne „Stadtradeln“

Noch vor wenigen Jahren kamen neun von zehn Beschäftigten der Kreisverwaltung Groß-Gerau mit dem Auto zur Arbeit. Dank eines umfassendes Mobilitätskonzeptes hat sich dies geändert: Jobticket, Fahrradboxen und Co. haben die Alternativen zum Auto deutlich attraktiver gemacht.

Das Thema Mobilität spielt für die Kreisverwaltung Groß-Gerau eine wichtige Rolle. Neben den knapp 900 Beschäftigten kommen jeden Tag viele Besucherinnen und Besucher zum Hauptstandort der Verwaltung in der südhessischen Stadt und erzeugen dabei große Mengen an Verkehr. Das stellt sowohl für die

Parkplatzsituation als auch für die Verkehrssicherheit und Luftqualität vor Ort eine erhebliche Herausforderung dar. So standen früher insbesondere während der Öffnungszeiten der Kreisverwaltung im Bereich des Landratsamtes und der Kreisklinik nicht genügend Parkplätze zur Verfügung. Dieser Engpass an Parkplätzen entstand unter anderem dadurch, dass die Anfahrten mit dem Auto bei Beschäftigten, Kunden und Besuchern in den letzten Jahren zugenommen haben. Neun von zehn Personen kamen mit dem Auto zur Arbeit. Die Einführung flexibler Arbeitszeiten verschärfte die Situation, da hierdurch die Zahl der Fahrgemeinschaften sank.

Lange Diskussionen um Mobilitätskonzept

Vor dem Hintergrund wachsender Parkplatzprobleme und der Idee, ein Jobticket einzuführen, begann die Kreisverwaltung 2010 gemeinsam mit der Kreisklinik ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Das Konzept sollte Alternativen für die Arbeits- und Dienstwege von 1.500 Beschäftigten aufzeigen, um diese in Zukunft effizienter zu gestalten. Für die Erstellung wurde ein Arbeitskreis ins Leben gerufen, an dem Vertreter aus Personalrat, Personalstelle, Organisationsabteilung und Gebäudemanagement der Kreisverwaltung sowie der Stadt Groß-Gerau, Vertreter des Betreibers des Hallenbads, der Geschäftsführung der Kreisklinik und der lokalen Nahverkehrsgesellschaft beteiligt waren. Im Arbeitskreis wurden die Ergebnisse der Analysen und die geplanten Maßnahmen abgestimmt. Zu großen Diskussionen kam es in dem Gremium im Vorfeld der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

am Standort, die sich hierdurch maßgeblich verzögerte. Der Vertreter des Personalrats war zwar für ein Jobticket, aber gegen Parkgebühren.

Im Rahmen eines zeitintensiven Verfahrens konnte letztlich aber doch eine Lösung in Form von zielgruppenspezifischen Regelungen und reduzierter monatlicher Parkkosten gefunden werden. Das fertige Mobilitätskonzept wurde 2013 vom Kreisausschuss beschlossen und eine Dienstvereinbarung zur Umsetzung seiner Inhalte auf den Weg gebracht.

Förderung aller Verkehrsmittel

Dies liegt nun ein paar Jahre zurück. Heute ist die Situation deutlich entspannter. Mittlerweile bietet der Kreis Groß-Gerau allen Bediensteten der Kreisverwaltung und Kreisklinik eine Mobilitätskarte an, die sowohl ein Jobticket für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs als auch ein Ticket für das Parken am Standort beinhaltet. Seitdem wurden insgesamt 910 Jobtickets ausgegeben und rund 1.600 Transponder zur Nutzung der Parkplätze freigeschaltet. Ein neues Parkhaus sowie ein modernisierter Parkplatz in direkter Nähe bieten Beschäftigten, Besucherinnen und Besuchern des Kreishauses, der Kreisklinik sowie einer Schule zusätzliche Stellflächen. Und auch Fahrräder lassen sich nun in mehreren Fahrradgaragen und modernen Abstellanlagen sicher abstellen. Zudem wurden für die Beschäftigten neue Umkleieräume mit Duscmöglichkeiten eingerichtet, sodass sich Kolleginnen und Kollegen, die längere, „schweißtreibende“ Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen, auf der Arbeit umziehen und frisch machen können.

Ein wichtiger Meilenstein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs war der Bau der neuen barrierefreien Haltestelle „Landratsamt“ direkt vor der Kreisverwaltung. Sie bietet nun sowohl Besucherinnen, Besuchern und Beschäftigten bequeme Einstiegs-, Ausstiegs- und Wartemöglichkeiten. Das ist ein deutlicher Fortschritt gegenüber den bisherigen Haltestellen. Komplettiert werden soll das beschriebene Angebot noch durch den barrierefreien Ausbau der Strecke vom Haupteingang des Landratsamtes zu den Haltestellen. Es hat sich aber noch mehr getan: So wurden die auf der Webseite des Landratsamts zur Verfügung gestellten Anreiseinformationen auf alle Verkehrsmittel erweitert. Seit 2015 stellt die Kreisverwaltung ein Team bei der bundesweiten Kampagne „Stadtradeln“ und bietet außerhalb der Arbeitszeit themenbezogene Radtouren für ihre Beschäftigten an. In Zusammenarbeit mit dem ACE wurde zudem eine Infomappe zur Mobilität am Standort erstellt, die an neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgegeben wird, sowie ein Mobilitätsaktionstag für die Beschäftigten veranstaltet.

Angebote zeigen Wirkung

Dank des Mobilitätskonzeptes und seiner Umsetzung sind bereits etliche Beschäftigte und Besucher vom Auto auf das Rad oder öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Das hat positive Folgen für ihre Gesundheit und vermindert die durch den Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen. Zudem spart der Steuerzahler viel Geld, wenn keine neuen Stellplätze mehr gebaut werden müssen. Durch das Jobticket ist die Kreisverwaltung

schließlich für Beschäftigte sowie Bewerberinnen und Bewerber aus den umliegenden Großstädten attraktiver geworden, insbesondere wenn sie kein Auto besitzen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Situation rund um das Landratsamt durch die Aufstellung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für die Nutzerinnen und Nutzer aller Verkehrsmittel merklich verbessert hat. Dennoch sollten weitere Maßnahmen ergriffen werden. So sind zum Beispiel die Verbindungen und Fahrpläne der Busse, die von den umliegenden Städten und Gemeinden nach Groß-Gerau fahren, noch nicht zufriedenstellend. Auch muss sich die Situation für Fußgängerinnen, Fußgänger und Mobilitätseingeschränkte weiter verbessern.

Von der Industrie- und Handelskammer Darmstadt haben wir im Rahmen des Beratungsprogramms „südhessen effizient mobil“ 2015 ein Zertifikat für erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement erhalten. Das zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die alle zwei Jahre anstehende Re-Zertifizierung treibt uns an, die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes weiter voranzutreiben.



Franziska Knaack
Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität,
Kreisausschuss des Kreises
Groß-Gerau



Das Gebäude der Kreisverwaltung



Die neue Haltestelle „Landratsamt“

Beratungsprogramm

„südhessen effizient mobil“ ist ein Beratungsprogramm und bietet Unternehmen und Behörden aktive Unterstützung bei der Erarbeitung und Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Im Rahmen der Beratung der teilnehmenden Betriebe werden jeweils ein Standortsteckbrief, eine Beschäftigtenbefragung und eine Wohnstandortanalyse erstellt. Zusätzlich gibt es begleitende Workshops, die ergänzende Informationen etwa zu den Themen Jobticket und Dienstradleasing vermitteln.



INTERVIEW

JOBTICKETS, ERDGASFAHRZEUGE UND KOSTENLOSE FAHRRADCHECKS: DIE MOBILITÄTSANGEBOTE AM FLUGHAFEN HAMBURG

Am Flughafen Hamburg herrscht viel Verkehr. Beschäftigte kommen zur Arbeit, Fluggäste reisen an und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit Fahrzeugen auf dem weitläufigen Gelände unterwegs. Damit dabei kein Verkehrschaos entsteht und die Luftqualität nicht zusätzlich leidet, setzt der Flughafen auf ein umfassendes Mobilitätskonzept. Ziel ist es, die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln und Antrieben zu fördern. Welche Angebote es gibt und ob sie funktionieren, berichtet Rüdiger Schlott, Referent Grundsatzfragen Personal.

Herr Schlott, mehrere Tausend Beschäftigte fahren täglich zum Flughafen Hamburg, um dort ihrer Arbeit nachzugehen. Wie sieht Ihr eigener Arbeitsweg aus?

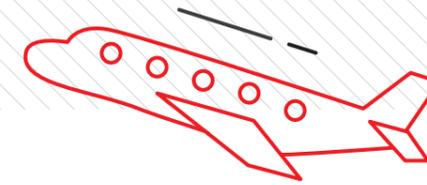
Wann immer möglich, nutze ich das Fahrrad. Es sind etwa vier Kilometer überwiegend auf gut ausgebauten Radwegen. Auch gegen Regen und Kälte kann man sich schützen – das Einzige, was mich abhält, sind Schnee und Glatteis. Dann nehme ich den Bus. In Ausnahmefällen auch einmal den Wagen. Ich habe inzwischen schon das zweite Erdgasauto, deshalb ist unsere Erdgastankstelle am Arbeitsplatz für mich besonders praktisch. Außerdem ist Erdgas sehr günstig, die Kosten sind nur halb so hoch wie bei Superbenzin.

Der Flughafen Hamburg bietet heute ein breites Spektrum an Mobilitätsangeboten für seine Beschäftigten. Wie hat alles angefangen?

Vor ein paar Jahren hatten wir in den Sommerferien das Mitarbeiter-Parkhaus temporär für Fluggäste geöffnet und den Beschäftigten zunächst befristet kostenlose Angebote zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gemacht. Daraus entwickelte sich ein spezielles Jobticket-Modell in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Verkehrsverbund. Der Zuschuss des Arbeitgebers an die Mitarbeiter richtet sich danach, ob und wenn ja, wie oft sie das Parkhaus nutzen.

Und was genau tun Sie, um das Radfahren zu fördern?

Auf meine Initiative hin beteiligen wir uns schon seit Jahren an der bundesweiten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Im ersten Jahr haben sechs Beschäftigte teilgenommen – inzwischen sind es fast 90. Es gibt zusätzlich zu den Gewinnmöglichkeiten des Anbieters noch Preise von Seite des Flughafens, die unter allen Beschäftigten verlost werden, die mindestens 20 Mal mit dem Fahrrad zur Arbeit gekommen sind. Am Ende der Aktion findet jedes Jahr eine gemeinsame Radtour mit Kaffee und Kuchen oder Grillen statt.



Außerdem bieten wir mit Unterstützung unserer Umweltabteilung seit einigen Jahren zweimal jährlich einen Fahrrad-Check hier vor Ort an. Für die Teilnehmenden an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ sind kleine Reparaturen und Ersatzteile dabei kostenlos. Jeder Teilnehmende bekommt zudem eine kostenlose Warnweste. Auch haben wir eine gute Infrastruktur für die radfahrenden Kolleginnen und Kollegen. Es gibt insgesamt 400 Fahrradstellplätze, außerdem hat der Bereich Umwelt auf dem Betriebsgelände eine Service-Station mit Luftpumpe eingerichtet.

Inwiefern setzen Sie die Mobilitätsangebote gezielt als Benefit für die Mitarbeiterbindung und -gewinnung ein?

Die Mobilitätsangebote werden bei uns im Hause aktiv über Aushänge, das Intranet und das Seminar für neue Beschäftigte beworben. Sie sind auch Inhalt der Bewerbungsbespräche. Die Reaktionen sind sehr positiv. Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist inzwischen ein Selbstläufer und die Kolleginnen und Kollegen fragen schon ab März, ob und wann es wieder losgeht.

Wie schätzen Sie die Bedeutung von Mobilitätsangeboten im Vergleich zu anderen Zusatzleistungen für Beschäftigte ein? Können Sie einen entscheidenden Unterschied im schwieriger werdenden Wettbewerb um neue Beschäftigte machen?

Mobilitätsleistungen sind im zunehmend enger werdenden Wettbewerb um neue Beschäftigte ein Faktor von vielen – ich halte ihn aber in einem Ballungsraum wie Hamburg nicht alleine für entscheidend. Für uns ist auch die Faszination Airport und Fliegen ein wichtiges Plus.

Das Engagement des Flughafens Hamburg für nachhaltige Mobilität betrifft neben den Arbeitswegen der Beschäftigten auch den Werksverkehr. Was genau tun Sie hier und wie wirkt sich dies auf Ihre Beschäftigten aus?

Der Flughafen Hamburg hat 2013 das „Mobilitätskonzept 2020“ beschlossen. Das Konzept besagt, dass jedes neue Fahrzeug grundsätzlich mit einem alternativen Antrieb ausgestattet sein soll. Bis 2020 soll die Hälfte des gesamten Fuhrparks umgestellt werden. Derzeit sind 56 mit Ökostrom versorgte Elektrofahrzeuge, ein Brennstoffzellen-Pkw, neun Erdgasbusse sowie 66 Erdgas-Pkw auf dem Flughafengelände unterwegs. Auch die gesamte Gepäckschlepperflotte von 52 Fahrzeugen wurde von Diesel auf Erdgas umgestellt. Damit sind aktuell 44 Prozent der Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieben ausgestattet. Darüber hinaus verwenden wir seit Herbst 2016 einen synthetischen, aus 100 Prozent nachwachsenden Rohstoffen hergestellten Dieselmotorkraftstoff.

Die Nutzung moderner Antriebstechnik in unserer Fahrzeugflotte und die Verringerung von Luftschadstoffen wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern positiv aufgenommen und – was noch viel wichtiger ist – aktiv mitgetragen und -gestaltet.



Rüdiger Schlott
Referent Grundsatzfragen im Zentralbereich Personal am Flughafen Hamburg

Wenn Sie frei wählen dürften: Wie würden Sie die Mobilitätsangebote des Flughafens Hamburg weiterentwickeln?

Meine ganz persönliche Meinung dazu: Es gäbe noch viele Möglichkeiten, damit die Beschäftigten das Auto stehen lassen und andere Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen. Dienstrad-Leasing steht für mich an erster Stelle. Aber auch höhere Jobticketzuschüsse wären hilfreich, ebenso wie Vergünstigungen für Beschäftigte, die mit dem Rad zur Arbeit kommen und deshalb ganz oder teilweise auf einen Pkw-Parkplatz verzichten – analog zum Jobticket. Der Flughafen ist über öffentliche Verkehrsmittel zwar gut angebunden, allerdings arbeiten viele unserer Beschäftigten im Dreischichtbetrieb und können zu Dienstbeginn oder Dienstende nicht mit der S-Bahn kommen. Hier gäbe es weiteren Verbesserungsbedarf.

GROSSES UNTERNEHMEN, VIELE PENDLER

WARUM SICH DER BETRIEBS- RAT VON SCHAEFFLER IN SCHWEINFURT FÜR DIE MOBILITÄT DER BESCHÄFTIGTEN ENGAGIERT



Jürgen Schenk
stellvertretender
Betriebsratsvorsitzender,
Schaeffler Technologies
AG & Co. KG, Schweinfurt

Mobilitätsumfrage, Aktionstag, Arbeitsgruppen: Der Betriebsrat von Schaeffler in Schweinfurt tut viel, damit die Beschäftigten nachhaltige Alternativen für ihren Arbeitsweg kennenlernen und nutzen. Ziel ist es, akute Verkehrsprobleme zu lösen und damit die Beschäftigten und die Umwelt zu entlasten.

Die Firma Schaeffler Technologies AG & Co. KG beschäftigt am Standort Schweinfurt in Unterfranken ca. 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Werk werden verschiedene Arten von Lagern hergestellt. Für das Industriegebiet sind das z.B. Windlager, Bahnlager, Spindellager und Kugellager. Darüber hinaus produziert das Unternehmen vor Ort Radlager und Wankstabilisatoren für die Automobilwirtschaft sowie Lager für Flugzeuge und Helikopter. Auf dem Gelände befindet sich außerdem ein Sondermaschinenbau sowie ein Logistikzentrum.

Zentrale Lage, wenige Parkplätze

Der Standort von Schaeffler in Schweinfurt liegt mitten im Stadtgebiet. Das Werksgelände ist auf der einen Seite von Wohnhäusern, Hauptstraßen sowie dem Grüngürtel der Stadt begrenzt. Mit der Lage und Größe des Unternehmens hängen auch die Mobilitätsprobleme zusammen, denen sich der Betriebsrat vor Ort angenommen hat. So stehen grundsätzlich nicht genügend Parkplätze für alle Beschäftigten zur Verfügung, was insbesondere bei den Schichtwechseln zu Engpässen führt. In den Wintermonaten ist die Lage nochmals angespannter, da dann auch Beschäftigte, die im Sommer mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln, das Auto für den Arbeitsweg nutzen. Aufgrund der Siedlungen und Grünanlagen um das Werksgelände herum können die Parkflächen nicht erweitert werden. Den schon mehrfach angedachten Bau eines Parkhauses lehnt die Konzernleitung aus Kostengründen ab.

Eine vom Betriebsrat initiierte und auf einem Mobilitätstag im Juni 2016 durchgeführte Befragung ergab, dass über ein Viertel der Befragten vor Arbeitsbeginn länger als zehn Minuten nach einem freien Parkplatz suchen. Das führt zu Stress und Zeitverlusten bei den Beschäftigten und ist Motivation für den Betriebsrat, nach Lösungen zu suchen. Außerdem spielt der Umweltgedanke für den Betriebsrat eine große Rolle, da durch die vielen Autofahrten und den Parkplatzsuchverkehr erhebliche Mengen an Luftschadstoffen und Lärm entstehen. Der Wunsch des Betriebsrates wäre es deshalb, dass mehr Beschäftigte die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.

Großes Umsteigerpotential

Der Mobilitätsumfrage zufolge wäre dies in vielen Fällen auch möglich. Am Standort Schweinfurt sind über 1.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, die am Tag arbeiten und innerhalb des Schweinfurter Stadtbusnetzes wohnen. Sie könnten mit dem Bus zur Arbeit und auch wieder nach Hause fahren, nutzen das Angebot in vielen Fällen aber nicht. In der Umfrage begründen sie dies damit, dass ihnen die Busse zu unflexibel und teuer seien, außerdem wird die schlechte Anbindung des Schaeffler-Werks an das Busnetz und die fehlende Abstimmung von Fahrzeiten und Schichtzeiten kritisiert.

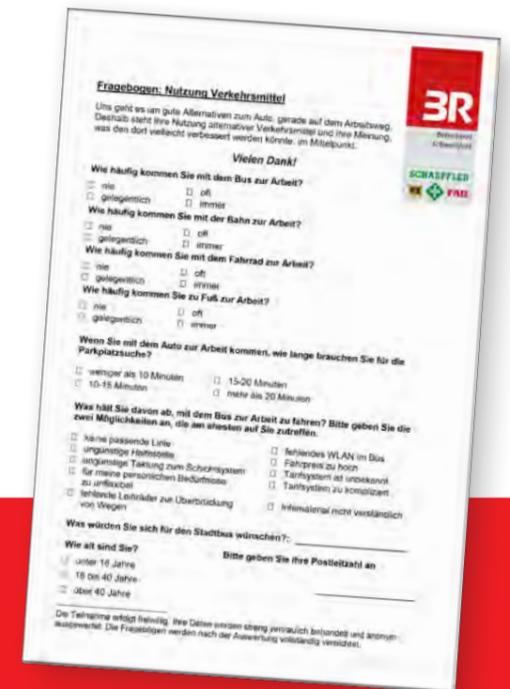
Im Austausch mit den Betreibern des Stadtbusnetzes und anderen großen Unternehmen vor Ort im Rahmen des Schweinfurter Mobilitätsforums konnten bereits erste Veränderungen bei Anbindung und Taktung der Busse erreicht werden. Eine große Umsteigerwelle unter den Beschäftigten hat das bisher aber noch nicht losgestoßen. Ähnlich sieht es bei zwei eigenen Buslinien aus, die Schaeffler unter Mitwirkung des Betriebsrats in den letzten Jahren ins Leben gerufen hat. Zum einen handelt es sich dabei um einen Park & Ride-Bus für die Wintermonate, der zu jeweils zwei Uhrzeiten zwischen Volksfestplatz und Werk fuhr. Die Idee war, dass Autopendler ihr Fahrzeug kostenlos am Stadtrand parken, um dann die letzten zwei Kilometer zum Werk mit dem Bus zu fahren. Das hätte die Parkplatzsituation am Werk entlastet. Der Winterbus wurde allerdings bereits wieder eingestellt, da er zu wenig Nutzer hatte. Zum anderen gibt es eine eigene Busverbindung zwischen dem etwa 100 Kilometer entfernten Herzogenaurach und dem Schweinfurter Werk. Der Hintergrund: Nachdem Schaeffler Arbeitsplätze von Herzogenaurach nach Schweinfurt verlagert hat, sollte der Bus den Beschäftigten einen langen Arbeitsweg mit dem Auto ersparen. Aber auch dieses Angebot nutzen nur wenige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sodass es im Frühjahr 2018 eingestellt wird.

Gute Bedingungen für Radfahrer

Erfolgreicher sind die Aktivitäten im Bereich der Fahrradförderung. Die Mobilitätsumfrage des Betriebsrats ergab, dass über ein Drittel der in Schweinfurt wohnenden Beschäftigten oft oder immer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Die Infrastruktur für Radfahrer ist grundsätzlich gut, da es auf dem Werksgelände insgesamt fünf überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen gibt. Sie werden von Kameras überwacht und sind nur mit dem Werksausweis zu öffnen. Seit Anfang 2018 stehen an zwei der Abstellanlagen insgesamt 40 Schließfächer mit Ladevorrich-

tungen für Akkus von Pedelecs zur Verfügung. Darüber hinaus hat das Unternehmen in den letzten Jahren Duschen und Umkleieräume für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer aus dem Angestelltenbereich eingerichtet. Sie werden intensiv genutzt, so dass die Kapazitäten mehrfach erhöht wurden. Unter Mitwirkung des Betriebsrats fand zudem eine Begehung des Werksgeländes durch den Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) statt. Die dabei entwickelten Verbesserungsvorschläge – etwa zur Art der genutzten Fahrradständer – konnten bereits umgesetzt werden.

Insgesamt hat sich damit in den letzten Jahren einiges beim Thema Mobilität bei Schaeffler in Schweinfurt getan. Aktuell dominiert bei der Verkehrsmittelwahl aber immer noch das Auto und die anfangs beschriebenen Parkprobleme halten an. Zwar gibt es mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad für viele Beschäftigte Alternativen zur täglichen Fahrt mit dem Auto; aber gerade die Busse werden noch sehr wenig genutzt. Der Betriebsrat wird sich in Zukunft weiterhin im Unternehmen wie auch in Zusammenarbeit mit der Stadt und anderen Betrieben dafür einsetzen, dass sich dies ändert. Angedacht sind etwa eine Optimierung von Liniennetz und Fahrplan sowie der freiwillige Tausch des Parkausweises gegen eine Bezuschussung des Jobtickets. Womöglich können so die Bedenken und Zurückhaltung der Beschäftigten überwunden werden.



Mobilitätsumfrage des Betriebsrats von Schaeffler in Schweinfurt



»Über ein Drittel der in Schweinfurt wohnenden Beschäftigten fährt oft oder immer mit dem Fahrrad zur Arbeit.«

DAS UMSTEIGER-EXPERIMENT

WIE BESCHÄFTIGTE DEN WECHSEL DES VERKEHRSMITTELS ERLEBEN



Matthias Dietz
Kommunikationsleiter
Mobilitätsmanagement,
ACE Auto Club Europa,
Berlin

Viele diskutieren darüber, einige fordern es lautstark ein: Pendlerinnen und Pendler sollen auf ihrem Arbeitsweg endlich das Auto stehen lassen und auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Geht das wirklich so einfach? Das Projekt „Gute Wege“ hat den Test gemacht und eine Handvoll Beschäftigte in der Region Stuttgart beim Umstieg unterstützt – mit aufschlussreichen Ergebnissen.

Unterschiedlicher könnten die Meinungen nicht sein: Pendlerin A fühlt sich freier und erholter, Pendlerin B hingegen wesentlich gestresster. Was war passiert? Die beiden haben auf ihrem Arbeitsweg für zwei Wochen soweit wie möglich auf das Auto verzichtet. Ort des Experiments ist Stuttgart, Deutschlands Stauhauptstadt mit hoher Feinstaub- und Stickoxidbelastung. In der Stadt gibt es viele Jobs, aber auch unzählige Autos und immense Pendlerströme. Politik und Verbände appellieren an die Bevölkerung, das Auto so oft wie möglich stehen zu lassen. Das tun aber nur die wenigsten. Deshalb hat das Team des Projektes „Gute Wege“ den Praxistest gemacht und eine Handvoll Beschäftigte beim Umstieg auf Bus, Bahn und Fahrrad begleitet.

Der Nahverkehr: Fluch oder Segen?

Pendlerin A fuhr während des Testzeitraums im Frühjahr 2017 mit der Stadtbahn ins Büro und war vollauf überzeugt: „Ich komme entspannt und ausgeruht am Arbeitsplatz an.“ Die alleinerziehende Mutter will deshalb dauerhaft auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Pendlerin B nutze die S-Bahn für den Arbeitsweg und fühlte sich durch die festen Abfahrtszeiten und überfüllten Bahnen stark eingeschränkt. Die Mutter zweier Kinder im Schulalter will in Zukunft „solange wie irgendwie möglich mit dem Auto fahren“. Zu spät oder gar nicht angekommen sind die beiden Pendlerinnen während des Testzeitraums kein einziges Mal. Der Arbeitsweg ohne Auto funktionierte also in beiden Fällen. Einmal vom Rand der Stuttgarter Innenstadt und einmal vom knapp 20 Kilometer entfernten Ort Stetten bei Kernen im Remstal. Beide Probandinnen müssen mit dem Auto normalerweise täglich durch den zähen Stadtverkehr fahren. Pendlerin A nimmt die häufigen Staus als sehr anstrengend wahr und sieht vor allem die Vorteile des Nahverkehrs: Sie wird chauffiert, kann unterwegs mit ihrem Handy spielen und jederzeit aussteigen – etwa zum spontanen Einkaufen auf dem Nachhauseweg.

Pendlerin B macht der tägliche Stau weniger aus: Sie mag die Flexibilität, auch mal eine halbe Stunde später starten zu können. Hingegen sieht sie vor allem die Nachteile des Nahverkehrs: Jeden Morgen zu exakt gleicher Zeit aus dem Haus zu müssen, nicht immer einen Sitzplatz zu finden und dann das anstrengende Umsteigen am überfüllten Hauptbahnhof. Positiv überrascht ist sie zumindest in einer Hinsicht: „Trotz allem hat die S-Bahn zuverlässig funktioniert“.

Die schwierige erste Meile

Tatsächlich wird der Nahverkehr oft stark unterschätzt, insbesondere hinsichtlich der Fahrzeit und der Qualität der Fahrzeuge. Auch kann das Fahrerleben je nach Strecke sehr unterschiedlich sein. Ein großes Hindernis ist häufig die so genannte erste Meile. Auch für das Umsteiger-Experiment galt es, hier gute

Lösungen zu finden. In Stetten fährt beispielsweise nur ein Bus zum Bahnhof Kernen, der fast genauso lange braucht, wie die dort haltende S-Bahn für den Weg in die Stadt. Pendlerin B fuhr deshalb mit dem Auto zur S-Bahn-Haltestelle und sparte sich hierdurch zahlreiche Stopps, laute Schulkinder und viel Zeit. „Auf diese Möglichkeit wäre ich alleine nicht gekommen“, sagt sie. Pendlerin A wohnt zwar zentraler in Stuttgart, ihr Haus liegt aber einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt. Der Weg ist sehr hügelig und in weiten Teilen unbeleuchtet. Hier wurde ein Elektroroller als Zubringer organisiert. „Zu Fuß zu gehen wäre für mich nicht in Frage gekommen“, sagt die Pendlerin und freut sich über die aufgezeigte Alternative. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel machte das Umsteigen damit in beiden Fällen deutlich leichter.

»Zu spät oder überhaupt nicht angekommen sind die beiden Pendlerinnen während des Testzeitraums kein einziges Mal.«



*»Fast alle Probandinnen und Probanden
verglichen dabei den Preis von Einzeltickets
mit den Spritkosten ihres Autos.«*

Hitzige Diskussionen um die Kostenfrage

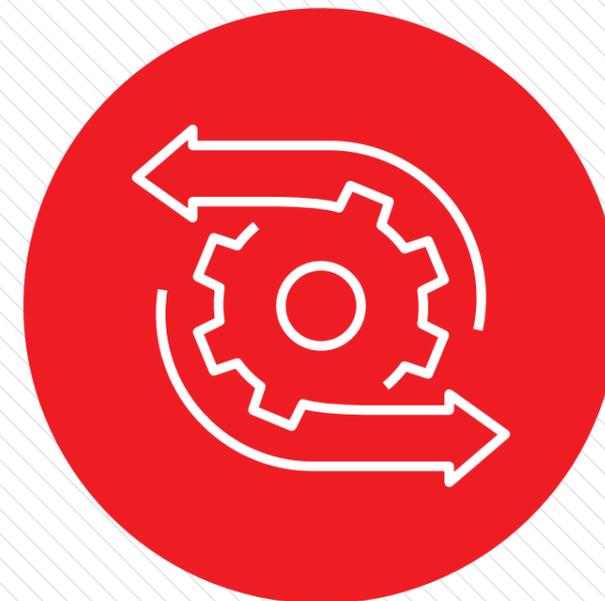
Gute Planung und eigene Erfahrungen sind aber nicht die einzigen Faktoren, die das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel beeinflussen. Ein Punkt führte immer wieder zu hitzigen Diskussionen: die Kostenfrage. So hatten sich die beiden Pendlerinnen unter anderem deshalb auf den Aufruf des Projektes gemeldet, da die Parkkosten an ihren Arbeitsplätzen steigen sollten. Bei Pendlerin A war bereits klar, dass auf sie in Zukunft Mehrkosten von mehreren Hundert Euro im Jahr zukommen. Pendlerin B befürchtete, dass das Anwohnerparken in der Umgebung ihres Büros ausgeweitet werden könnte und sie so ihre kostenlose Parkmöglichkeit verliert. Aufgrund der steigenden Kosten und der drohenden Fahrverbote schauten sich beide nach Alternativen um. Der Nahverkehr erschien ihnen aber als deutlich zu teuer. „Vier Euro für eine Fahrt sind viel Geld“, so die in Stetten wohnende Pendlerin B. Fast alle Probandinnen und Probanden vergleichen dabei den Preis von Einzeltickets mit den Spritkosten ihres Autos. Außer Acht ließen sie auf der einen Seite Vergünstigungen durch Jahreskarten oder bezuschusste Jobtickets. Auf der anderen Seite berücksichtigten sie weder Verschleiß noch Wartungskosten, die beim Auto wie der Spritverbrauch von der Fahrleistung abhängen. So kommen 20 bis 25 Cent an variablen Kosten pro Kilometer beim Auto zusammen, was für einen Arbeitsweg von 20 Kilometern etwa neun Euro am Tag ergibt. Mit einer Jahreskarte ist der Nahverkehr deutlich günstiger, vor allem, wenn zusätzlich Parkkosten von 30 oder 40 Euro im Monat anfallen.

Gute Beratung und passende Angebote

Die transparente Kostenrechnung sorgte für einige Aha-Effekte in den Gesprächen mit den Probandinnen und Probanden. 1.000 Euro oder mehr im Jahr für ein

Jobticket klangen für sie aber dennoch nach viel Geld. Beim Auto treten die Kosten nach der Anschaffung nicht so geballt auf, sondern verteilen sich auf verschiedene Posten. Das gleiche Problem ergab sich, wenn über Nutzung und Kauf eines Elektrofahrrads oder Pedelecs gesprochen wurde. Pendlerin A würde die Anschaffungskosten erst nach drei Jahren wieder hereinfahren. Keine einfache Entscheidung, vor allem, wenn man die Technik nicht kennt und nicht weiß, wie zuverlässig sie ist. Eine Möglichkeit, die finanziellen Hürden für den Umstieg auf Fahrrad oder Pedelec zu senken, ist das Leasing von Diensträdern über den Arbeitgeber. Dann kostet das elektrisch unterstützte Zweirad nur noch 60 Euro im Monat, bei Zuschuss durch den Arbeitgeber weniger. Häufig ist auch gleich ein Wartungsvertrag inklusive. Im Unternehmen von Pendlerin A gibt es die komfortable Möglichkeit des Dienstrad-Leasings aktuell aber noch nicht. Entweder sie wartet auf die Einführung des Modells oder sie schaut sich nach Alternativen wie einen Ratenkauf um. Aus der Portokasse kann sie die nötigen 2.000 bis 3.000 Euro für ein Pedelec oder einen E-Roller auf jeden Fall nicht bezahlen.

Der Prozess des Umsteigens ist also komplex und hängt von vielen Faktoren ab. Aber auch wenn sich ein günstiges Szenario ergibt – etwa durch eine kompetente Mobilitätsberatung, die realistische Alternativen zum Auto aufzeigt und einen Praxistest ermöglicht, steigen bei weitem nicht alle Pendlerinnen und Pendler um. Individuelle Präferenzen und das Mobilitätsverhalten können wie gezeigt stärker sein als alle Anreize. Mit den Worten von Pendlerin B: „Ich mag das Autofahren einfach – trotz Staus!“.





AUS DEM PROJEKT „GUTE WEGE“

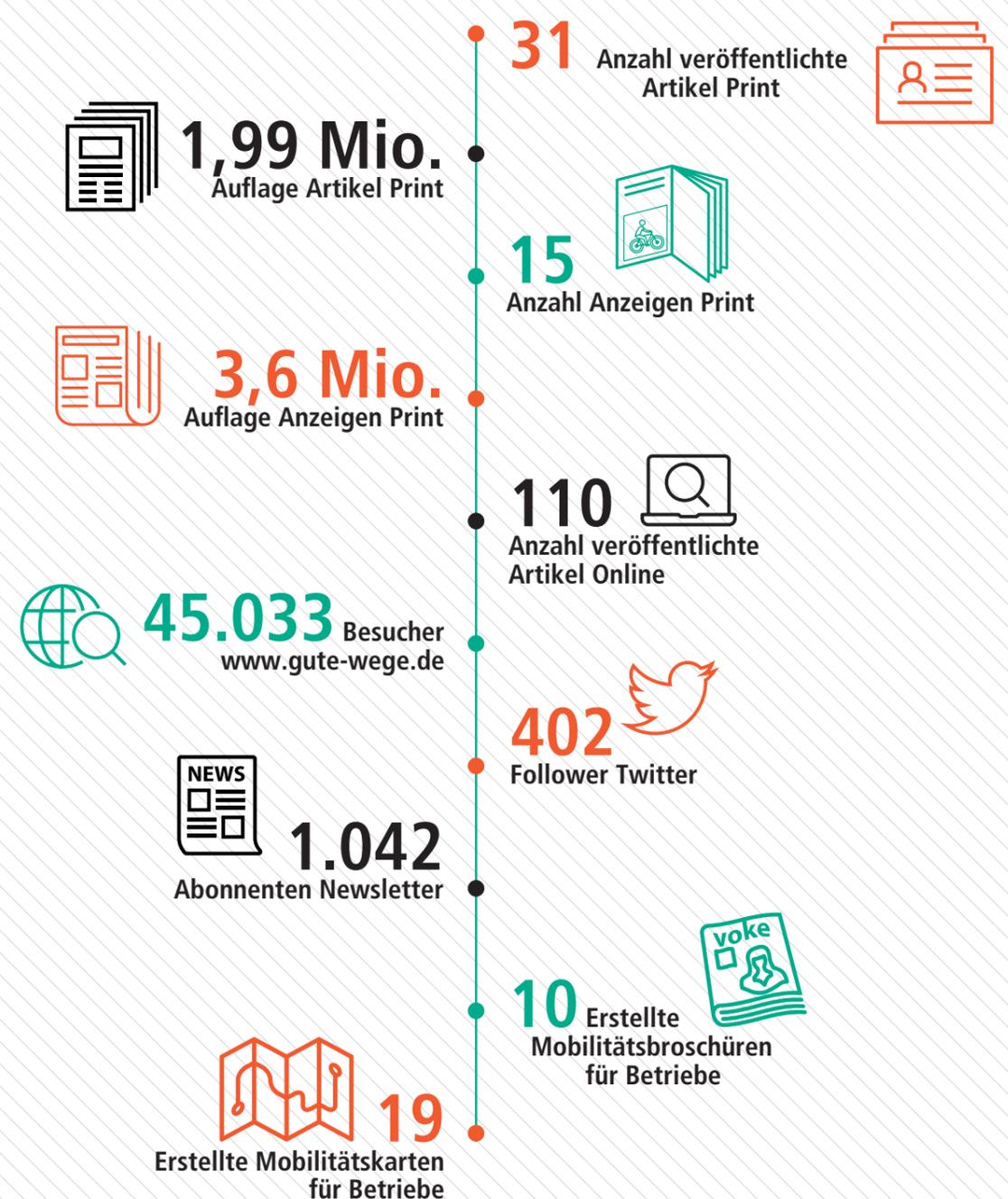


AKTIVITÄTEN

DES PROJEKTES „GUTE WEGE“

Feedback zu den Konferenzen des Projektes:

- „Sehr gut organisierte Veranstaltung und Moderation“
- „Spannende Live-Umfrage, guter Methodenmix“
- „Referenten waren fachlich sehr gut“
- „Werde selbst umdenken und mit gutem Beispiel vorangehen“
- „Bitte weiter öffentlich in diesem Thema präsent bleiben“



WAS DIE ERSTEN ZAHLEN ÜBER DAS PROJEKT „GUTE WEGE“ VERRATEN

Das Team des Projektes „Gute Wege“ ist sehr aktiv, um betriebliches Mobilitätsmanagement bekannter zu machen und seine Umsetzung anzustoßen. Es organisiert Veranstaltungen, betreibt Öffentlichkeitsarbeit und unterstützt Betriebe dabei, ihre Beschäftigten in Mobilitätsfragen zu beraten.

Kommunikation ist das zentrale Anliegen des Projektes „Gute Wege“. Ziel ist es, das betriebliche Mobilitätsmanagement bekannter zu machen – bei Multiplikatoren aus Unternehmen und Politik genauso wie bei Beschäftigten und in der breiteren Öffentlichkeit. Die Zahlen der vorangestellten Infografik zeigen, dass das Projekt hierfür verschiedene Kanäle nutzt und sehr erfolgreich ist: Auf der einen Seite richtet das Team von „Gute Wege“ verschiedene Veranstaltungsformate aus, auf der anderen Seite informiert es mit eigenen Infomaterialien sowie in Print- und Onlinemedien über Mobilitätsmanagement.

Veranstaltungen im ganzen Bundesgebiet

7.666 Besucher haben von 2015 bis 2017 an den Veranstaltungen des Projektes teilgenommen. Ein großer Teil entfällt dabei auf Beschäftigte, die auf den Aktionstagen von „Gute Wege“ in ihren Betrieben nachhaltige Mobilitätsangebote hautnah kennenlernen konnten – etwa bei Probefahrten mit Pedelecs oder im Zuge einer individuellen Arbeitswegberatung durch den ACE. Außerdem kamen mehrere Hundert Besucher zu den bisher sechs Fachkonferenzen des Projektes, auf denen Vertreter aus Wirtschaft und Politik anhand konkreter Beispiele aus der Praxis über das Potential von Mobilitätsmanagement diskutierten. Rückmeldungen wie „Sehr gut organisierte Veranstaltung und Moderation“ oder „Werde selbst umdenken und mit gutem Beispiel vorangehen“ zeigen, dass die Konferenzen einen hohen Mehrwert für die Besucher haben. Die Veranstaltungen von „Gute Wege“ finden im ganzen Bundesgebiet statt – von Lübeck im Norden bis Stuttgart im Süden. Auch an Veranstaltungen Dritter nehmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Projektes häufig teil und halten dort Vorträge oder sind mit einem Infostand präsent. Mit 27 Vorträgen und Infoständen bei 30 externen Veranstaltungen konnte das Projektteam bisher stolze 26.760 Personen erreichen. Eine wichtige Zielgruppe waren dabei Personal- und Betriebsräte, mit denen das Projektteam etwa auf Gewerkschaftskongressen oder Delegiertenversammlungen ins Gespräch kam. Sie können das Thema Mobilität in ihre Betriebe tragen und mit großer Glaubwürdigkeit

an die Beschäftigten vermitteln. Trotz ihrer Bedeutung wurden sie bisher im Mobilitätsmanagement zu wenig beachtet. Dank „Gute Wege“ hat sich dies geändert: 7.663 Personal- und Betriebsräte kamen durch das Projekt in Kontakt mit dem Thema.

Intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Auf den eigenen wie auch externen Veranstaltungen geben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von „Gute Wege“ zahlreiche Infomaterialien aus, die vom Projektteam produziert wurden. Dabei handelt es sich um Flyer und Infoblätter, die das Thema Mobilitätsmanagement im Ganzen betrachten oder einzelne Facetten wie Dienstrad-Leasing oder Mobilitäts-Apps beleuchten. 15.761 Printmaterialien wurden in diesem Rahmen bis Ende 2017 verteilt.

Ein noch breiteres Publikum konnte das Projektteam mit Artikeln und Beiträgen erreichen, die in Printmedien wie auch im Internet veröffentlicht wurden. Fach- und Branchenzeitschriften wie „Verantwortung. Das Magazin für Nachhaltigkeits- und CSR-Manager“, der „einblick“ des Deutschen Gewerkschaftsbundes oder „Deine Bahn“ waren genauso dabei wie verschiedene Tageszeitungen, etwa das „Hamburger Abendblatt“ oder die „Stuttgarter Nachrichten“. Insgesamt betrug die Auflage der Printmedien, in denen Artikel von oder über „Gute Wege“ erschienen, 1,99 Millionen. Hinzu kommen Anzeigen in Printmedien mit einer Auflage von 3,6 Millionen. Die Online-Kommunikation des Projektes beruht an erster Stelle auf der eigenen Webseite www.gute-wege.de. 45.033 Besucher zählte die Seite bis Ende 2017. Sie bietet Hintergrundinformationen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement genauso wie Interviews mit Vertretern aus Best-Practice-Betrieben, News zu aktuellen Mobilitätstrends und einen Veranstaltungskalender. Der regelmäßig erscheinende Newsletter des Projektes wächst kontinuierlich und hatte zuletzt 1.042 Abonnenten. Wichtig für die webbasierte Kommunikation mit Fachakteuren ist außerdem der Kurznachrichtendienst Twitter. Das Projekt ist dort unter „@gutewege“ zu finden und hat sich eine treue Gemeinde von 402 Followern aufgebaut.

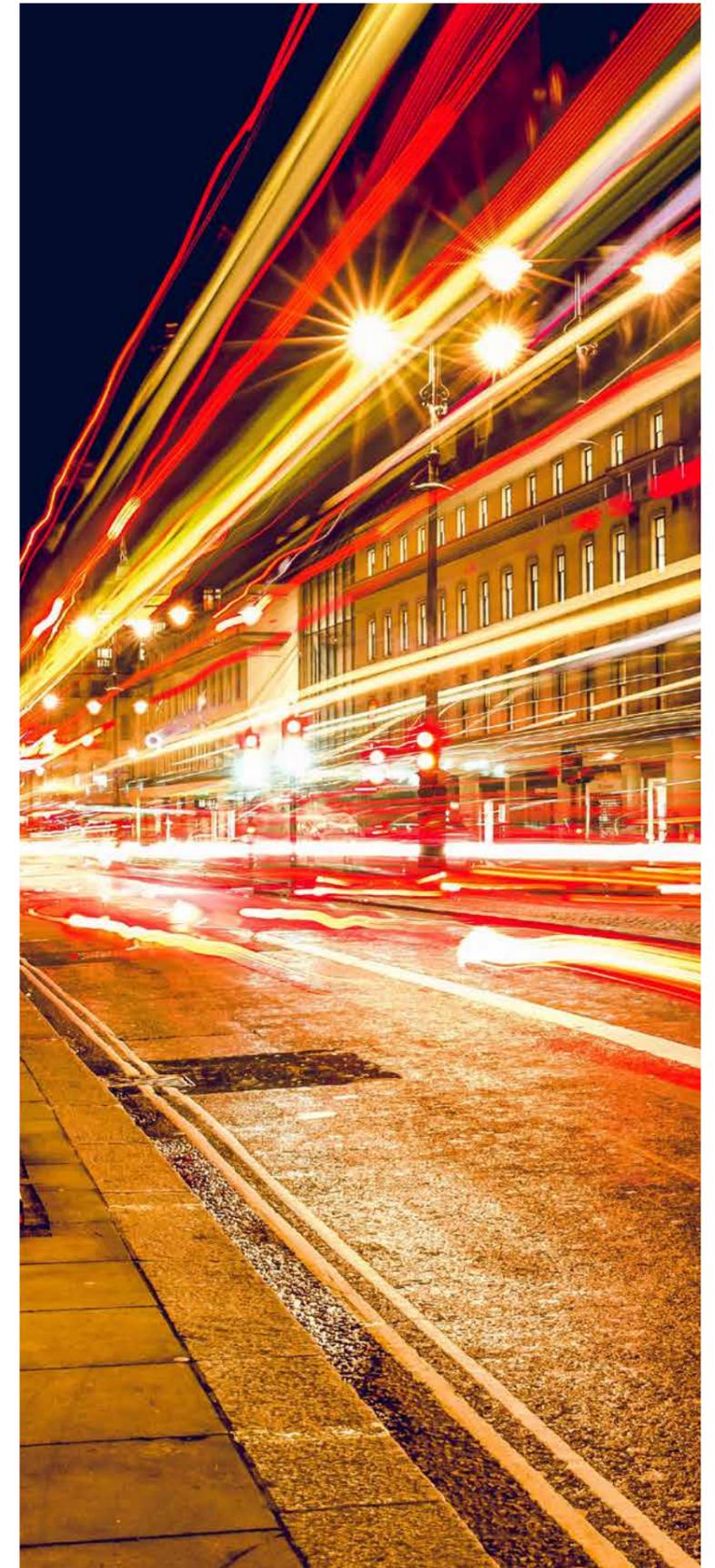


Matthias Dietz
Kommunikationsleiter
Mobilitätsmanagement,
ACE Auto Club Europa,
Berlin



Weiterentwicklung von Mobilitätsmanagement

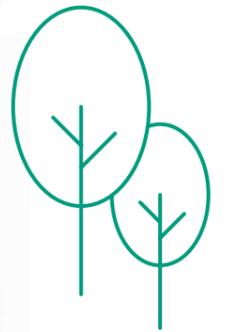
All diese Zahlen belegen, dass Mobilitätsmanagement im Zuge des Projektes „Gute Wege“ bekannter geworden ist. Das Projektteam zielt bei seiner Arbeit aber nicht nur auf Kommunikation. Im Rahmen eines Pilotvorhabens wurde Mobilitätsmanagement um ein neues Instrument erweitert. Das Team von „Gute Wege“ erstellte für zehn Betriebe individuelle Mobilitätsinformationen für neue Beschäftigte, um ihnen möglichst früh die Alternativen zur Alleinfahrt mit dem Auto aufzuzeigen. Für jeden der zehn Betriebe wurde eine eigene Broschüre produziert, die alle relevanten Informationen zur Mobilität am jeweiligen Standort enthält. Dazu gehört auch eigens angefertigtes Kartenmaterial, auf dem etwa eingezeichnet ist, wo die nächste Bus- und S-Bahn-Haltestelle ist, welcher Fußweg dorthin empfehlenswert ist und wo sich auf dem Gelände Duschen für Radfahrer befinden. Das Pilotvorhaben stieß auf äußerst positive Resonanz bei den teilnehmenden Unternehmen. Das Projekt „Gute Wege“ kann also beides: Breitenwirkung erzielen und Lösungen vor Ort entwickeln.





„PRAXISNAHE LÖSUNGEN UND WERTVOLLE KONTAKTE“

KURZINTERVIEW MIT MAXANA BALTRUWEIT, UMWELTMANAGERIN DER AOK BADEN-WÜRTTEMBERG, ZUR KONFERENZ DES PROJEKTES „GUTE WEGE“ IN STUTT GART



1. Wie wichtig ist das auf den Konferenzen des Projektes „Gute Wege“ diskutierte Thema nachhaltige Mobilität für eine Umweltmanagerin?

Das Thema ist für uns sehr wichtig. Als Gesundheitskasse spielt Mobilitätsmanagement bei der AOK Baden-Württemberg schon seit einigen Jahren eine bedeutende Rolle. So bieten wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern flexible Arbeitszeiten, Telearbeit, Duschen und Umkleidekabinen für Radfahrerinnen und Radfahrer. Diese Angebote entwickeln wir kontinuierlich weiter. Als Umweltmanagerin bin ich für die ökologische Komponente zuständig und mache auf die CO₂-Emissionen aufmerksam, die mit der Mobilität der Beschäftigten verbunden sind. Außerdem informiere ich über Ausgleichsmöglichkeiten wie Klimaprojekte. Auch im Umweltmanagementsystem der AOK Baden-Württemberg berücksichtigen wir das Thema Mobilität und haben in diesem Zusammenhang Jobtickets, Mitfahrplattformen und elektrische Dienstfahrzeuge eingeführt.

Insbesondere in Ballungsgebieten ist es ungemein wichtig, als Arbeitgeber Alternativen zum Auto aufzuzeigen. Auf diese Weise ist es möglich, die Flexibilität der Beschäftigten zu erhöhen, ihre Gesundheit zu fördern und gleichzeitig einen Beitrag zur Stauvermeidung und Luftreinhaltung zu leisten.

2. Was hat die Konferenz „Wirtschaftlich, gesund, schadstoffarm – Mobilitätslösungen für Betriebe und Beschäftigte der Region Stuttgart“ des Projektes „Gute Wege“ von anderen Veranstaltungen zum Thema Mobilität in Ihrer Region unterschieden?

Die Themenwahl der präsentierten Unternehmen wurde im Voraus gut aufeinander abgestimmt. So berichteten die Vortragenden über unterschiedliche Mobilitätslösungen. Zusammengekommen lieferten sie einen großen Ideenpool für die Zuhörerinnen und Zuhörer. Wichtig war an dieser Stelle auch die Darstellung von Faktoren, die die Einführung von Mobili-

tätsangeboten fördern oder behindern können. Den Zuhörerinnen und Zuhörern wurden keine scheinbar perfekten Lösungen vorgesetzt, die dann in der Praxis nicht funktionieren, sondern sie wurden fundiert und realitätsnah informiert. Mit Hilfe der Praxisbeispiele wurde das Thema Mobilität von der abstrakten, politischen Ebene auf die konkrete, greifbare Umsetzungsebene geholt. Das lieferte für viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer individuelle Ansatzpunkte zum Umdenken.

3. Sie konnten sich auf der Konferenz mit Vertreterinnen und Vertretern anderer Unternehmen und Betrieben austauschen. Haben sich hieraus dauerhafte Kontakte oder gemeinsame Aktivitäten ergeben?

Diese Frage kann ich mit einem klaren „Ja“ beantworten. Beispielsweise entstand aus den Kontakten der Konferenz eine Kooperation, um unseren Fuhrpark weiter zu elektrifizieren. Zum anderen haben wir in Folge der Konferenz einen Mobilitätsarbeitskreis gebildet, an dem die AOK Baden-Württemberg sowie weitere Unternehmen und Institutionen mitwirken, die an der Gute-Wege-Veranstaltung teilgenommen haben. Der Arbeitskreis tagt in regelmäßigen Abständen. Er ist eine kreative Plattform, um gemeinsame Projekte zu entwickeln und sich zu verschiedenen Mobilitätsthemen auszutauschen.

VERÄNDERUNGEN ALS CHANCE BEGREIFEN

DIE MOBILITÄTSBERATUNG NEUER BESCHÄFTIGTER

Der Arbeitsweg gehört zu den festen Routinen von Berufstätigen. Wer jahrelang morgens ins Auto steigt, denkt kaum über andere Verkehrsmittel nach. Auch dann nicht, wenn ein Umstieg auf Bus und Bahn Zeit oder Geld sparen würde. Anders verhält es sich bei einem Arbeitsplatz- oder Wohnortwechsel. Unterstützen Unternehmen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter während dieses Prozesses, kann das die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten verändern.



Sarah Rothe
Team Mobilitätsmanagement, ACE Auto Club Europa, Berlin

In staugeplagten Metropolen wie München oder Stuttgart gehört die individuelle Mobilitätsberatung von neuen Bürgerinnen und Bürgern zum guten Ton. Interessierte Zugezogene erhalten von der Stadt kostenlose Routen- und Wegeempfehlungen für ihre täglichen Strecken. Obwohl Verkehrsprobleme nicht nur Kommunen, sondern auch Unternehmen betreffen, setzen sich bislang nur wenige Betriebe aktiv mit dem Arbeitsweg ihrer Beschäftigten auseinander. Dabei bietet ihnen insbesondere die Einstellung von neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Chance, auf umweltfreundliche Alternativen zum alleinbesetzten Auto hinzuweisen. Die neuen Beschäftigten haben noch keine festen Routinen entwickelt und sind entsprechend offen für Empfehlungen. Im Rahmen des Projektes „Gute Wege“ wurden Beschäftigte in solchen Veränderungsprozessen erstmals individuell zu ihrem Arbeitsweg zu beraten. Insgesamt beteiligten sich zehn Betriebe – vom Mittelständler aus der IT-Wirtschaft bis zum Versicherungskonzern – an dem Pilotprojekt. Neben der individuellen Arbeitswegberatung für jeweils zehn neue Beschäftigte entwickelte das Projektteam für jeden Pilotbetrieb eine Broschüre mit Hinweisen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten am ausgewählten Standort.

Genau hinschauen und Besonderheiten identifizieren

Zunächst wurde bei einem Vor-Ort-Termin die verkehrliche Situation rund um den Unternehmensstandort unter die Lupe genommen. Wo befindet sich die nächstgelegene Haltestelle? Ist der Gehweg beleuchtet? Und eignet sich die Topografie für die tägliche Fahrradnutzung? Ähnlich einer Ortsbegehung im Rahmen einer Mobilitätsberatung analysierte ein Berater, welche lokalen Alternativen zum alleinbesetzten Pkw für die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten in Frage kommen. Genauso ging es darum herauszufinden, welche Angebote der Betrieb seinen Beschäftigten bereits macht.

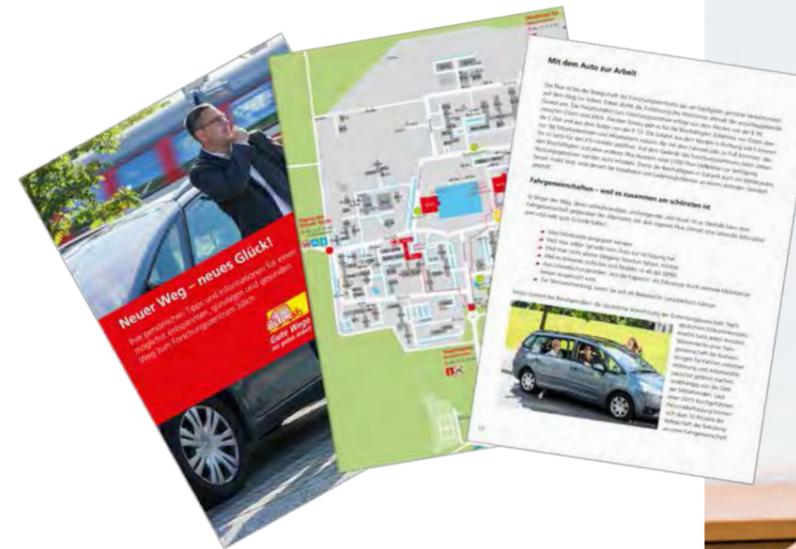
Informationen zum Jobticket sind oft im Intranet versteckt; Listen mit Fahrgemeinschaftsangeboten nicht selten unauffindbar. Genauso fehlt es in vielen Fällen an praktischen Informationen: Wenn es beispielsweise Duschen für Radfahrerinnen und Radfahrer gibt, wissen bei weitem nicht alle Beschäftigten, wo diese zu finden sind.

Blick von außen verändert die Wahrnehmung

Schon die Ortsbegehung hatte in vielen Fällen positive Folgen für die teilnehmenden Unternehmen: Durch die intensive Beschäftigung mit Mobilitätsfragen erkannten sie, dass sie bereits über attraktive Angebote für ihre Beschäftigten verfügen. Überdachte Fahrradständer, Spinde oder einer Echtzeit-Anzeige von abfahrenden Bussen im Foyer sind erste Schritte im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Mithilfe von Hintergrundgesprächen gelang es, den Blick auf das Erreichte zu lenken und Alleinstellungsmerkmale herauszuarbeiten.

Fahrrad, Bus oder Pkw? Die individuelle Betrachtung verrät es

Bis zur fertigen Mobilitätsbroschüre war es weiter Weg. Verschiedene Verkehrsmittel mussten verglichen, ÖPNV-Tarife recherchiert und Mobilitätsangebote des Unternehmens durchleuchtet werden. Darüber hinaus galt es, für jede Publikation hochwertiges Kartenmaterial zu erstellen. In den Karten ist eingezeichnet, wo sich die unternehmenseigene Ladestation für Pedelecs- und E-Autos befindet oder welche Buslinien von der nächstgelegenen Haltestelle abfahren. Anschließend erstellte das Projektteam für zehn Beschäftigte pro Betrieb eine individuelle Arbeitsweg- und Routenempfehlung. Dies geschah durch Einleger am Ende der Mappe. Mithilfe von frei verfügbaren Online-Tools wurden die Kosten und die Fahrtzeit verschiedener Verkehrsmittel von der Haustür bis zum Unternehmensstandort gegenübergestellt. So kann jeder Beschäftigte auf einen Blick erkennen, welche Variante die günstigste und schnellste für seinen Arbeitsweg ist. Insgesamt ist es sehr aufwendig, die individuellen Routen-Empfehlungen zu erarbeiten. Für eine begrenzte Zahl von Neueinstellungen ist dies noch machbar, bei größeren Fallzahlen – etwa bei Anwendung auf die ganze Belegschaft – stößt das händische Verfahren aber schnell an seine Grenzen.



Neue Beschäftigte informieren: Je früher desto besser

Auch wenn es nicht für jeden Beratungsempfänger eine sinnvolle Alternative zum Auto gab, konnte zumindest in der Hälfte der Fälle die Nutzung von Bus, Bahn oder Fahrrad als realistische Alternative empfohlen werden. Die Mobilitätsmappen mit den individuellen Einlegern wurden in allen teilnehmenden Betrieben während des Einstellungsgesprächs an die neuen Beschäftigten übergeben. So sollte garantiert werden, dass die Probandinnen und Probanden noch keine festen Routinen für ihren Arbeitsweg entwickelt haben. Pro Unternehmen gab es weiterhin eine Kontrollgruppe von fünf neuen Beschäftigten, die keine Arbeitswegempfehlungen erhielten. Ob die Beratungen Wirkung zeigen und sich die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg durch sie erhöht, evaluiert aktuell das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung aus Dortmund.

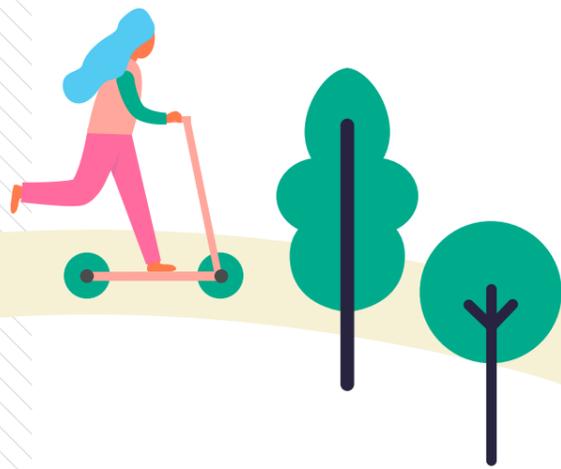
Fazit: Mobilitätsberatung – großer Nutzen bei geringer Investition

Besonders Mittelständler und Großbetriebe investieren viel Zeit und Energie in Programme, um neue Beschäftigte in das Unternehmen zu integrieren. Eine Mobilitätsberatung stellt hier eine sinnvolle Ergänzung dar, die keineswegs unterschätzt werden sollte: Die Aufbereitung von Mobilitätsangeboten und Tipps für den Arbeitsweg sind nicht nur für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern für die gesamte Belegschaft ein großer Mehrwert. Die Form des Engagements ist dabei zweitrangig und kann variieren: Es muss nicht immer eine Mobilitätsbroschüre sein, auch eine wöchentliche Mobilitätssprechstunde für Beschäftigte oder ein Aktionstag hat positive Effekte. Für welche Form sich ein Betrieb auch entscheidet, der Aufwand lohnt sich – und die Kosten fallen relativ gering aus.



„INFORMATIV UND PROFESSIONELL“

DREI FRAGEN AN DR. PETER BURAUUEL UND DR. ELLEN KAMMULA VON DER STABSSTELLE ZUKUNFTS-CAMPUS DES FORSCHUNGSZENTRUMS JÜLICH ZUR MOBILITÄTSBERATUNG NEUER BESCHÄFTIGTER DURCH DAS PROJEKT „GUTE WEGE“



1. Wie war Ihre Reaktion, als Sie das erste Mal die fertige Infomappe des Projektes „Gute Wege“ für das Forschungszentrum Jülich in den Händen hielten?

PB: Die Professionalität der Gestaltung hat mich sehr beeindruckt. Information durch Bild und Schrift stehen in einem guten Verhältnis zueinander. Die Erstellung der Mappe war durch die hervorragende Kooperation völlig unproblematisch. Das Gute-Wege-Team hat exzellente Arbeit geleistet.

EK: Mit der Infomappe ist eine schöne Übersicht der Mobilitätsmöglichkeiten für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entstanden. Durch die Mappe ist es deutlich leichter geworden, individuelle Anfahrtswege zu planen und Alternativen zum bisherigen Arbeitsweg zu entdecken. Alleine mit Materialien wie Fahrplänen, die an die Beschäftigten verteilt werden, ist dies nicht möglich.

2. Am Forschungszentrum betreiben Sie bereits seit einigen Jahren Mobilitätsmanagement. Welchen Nutzen hat die Mappe, welche Lücke schließt sie?

EK: Das Kommunikationsangebot zum betrieblichen Mobilitätsmanagement wird durch die Mappe erweitert. So können wir die punktuellen Informationen zu spezifischen Angeboten, die es bereits im Intranet gibt, gut ergänzen. Außerdem liefert die Mappe einen schnellen Überblick und macht die Kombi-

nationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln sichtbar, inklusive konkreter Abfahrt- und Ankunftszeiten.

PB: Die Mappe liefert einen zusammenfassenden Überblick mit bis in das Detail gehenden Informationen – das gab es bisher noch nicht. Die Broschüre eignet sich darüber hinaus für eine direkte Übersetzung ins Englische. Wir haben viele ausländische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für die konzentrierte Information zum Thema Mobilität besonders wertvoll sind.

3. Existieren bereits Pläne für die Nutzung der Mappe über das Pilotvorhaben des Projektes „Gute Wege“ hinaus? Wie wollen Sie die Mappe einsetzen?

PB: Die Infomappe wird uns als Grundlage dienen, um im Intranet einen ‚Info Point‘ aufzubauen. Dort sollen die Beschäftigten umfassende und stets aktuelle Informationen zum Thema Arbeitswege erhalten.

EK: Mit dem Dokument können wir sehr gut arbeiten und es immer wieder erweitern, wenn wir beispielsweise neue Mobilitätsangebote einführen. Aktuell können wir beispielsweise Fotos der vor kurzem fertiggestellten Haltestelle der Kreisbahn ergänzen. Außerdem wollen wir noch Erfahrungsberichte etwa von Radpendlern aufnehmen, sodass die Nutzung alternativer Verkehrsmittel durch individuelle Beispiele untermalt wird.

WIE MOBILITÄTAKTIONSTAGE IN UNTERNEHMEN ZUM ERFOLG WERDEN

Mit einem Pedelec über den Betriebshof fahren, Car-sharing-Autos ausprobieren oder sich die neueste Nahverkehrs-App erklären lassen: Bei Aktionstagen kommen Beschäftigte hautnah mit aktuellen Mobilitätsthemen in Kontakt. Das kann sich positiv auf ihren Arbeitsweg auswirken.

Viele Unternehmen bieten Mobilitätsangebote für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Häufig wissen die Beschäftigten aber nichts von den Angeboten oder nutzen sie nur selten. Die Folge sind verwaiste Fahrgemeinschaftslisten oder verstaubte Firmenfahrräder im Keller – das Team des Projektes „Gute Wege“ konnte dies in fast allen Betrieben beobachten, in denen es Aktionstage durchgeführt hat. Aktionstage zum Thema Mobilität bieten sich an, um bestehende Angebote zu aktivieren, zu kommunizieren und ggf. auch anzupassen. Durch die Veranstaltungen kommen nicht selten konkrete Hürden und Probleme ans Licht, deren Beseitigung die Attraktivität der Mobilitätsangebote verbessern kann. Bei einem Hamburger Versicherungsunternehmen gab es beispielsweise zwei Fahrräder für Dienstfahrten, die kaum genutzt wurden. Während eines Aktionstages des Projektes „Gute Wege“ erzählten die Beschäftigten, wie umständlich der Ausleihprozess sei. Die Versicherung reagierte umgehend auf diese Kritik, sodass die Fahrräder nun über einen Online-Kalender gebucht werden können.

Mobilitätsaktionstage sind allerdings kein Selbstläufer. Selten herrscht Volksfeststimmung, da es nicht einfach ist, die Beschäftigten zur Teilnahme zu motivieren. Mit den folgenden Tipps wird Ihr Aktionstag zum Erfolg:

1. Von den Beschäftigten her denken

Es ist von Anfang an wichtig, aus der Nutzerperspektive heraus zu denken, um die Veranstaltung so attraktiv wie möglich zu machen. Was wünschen sich die Kolleginnen und Kollegen auf dem Weg zur Arbeit? Welche Angebote passen zu Standort und Betrieb? Wenn die Beschäftigten eines Flughafens morgens um vier Uhr mit Arbeiten auf dem Vorfeld beginnen und der erste Bus um fünf Uhr im Betrieb ankommt, nutzt ihnen ein Jobticket nichts, auch wenn es großzügig vom Arbeitgeber bezuschusst wird. Entsprechend sollte auf dem Aktionstag auch nicht nur über Jobtickets, sondern beispielsweise auch über Fahrgemeinschaften informiert werden. Genauso sollte der Zeitraum des Aktionstags klug gewählt sein und zu den Pausenzeiten und Arbeitsabläufen im Unternehmen passen. Eine dreistündige Veranstaltung um die Mittagspause herum

ist besser als ein zehnstündiger Aktionstag. Durch den begrenzten Zeitraum wird die Veranstaltung voller und lebendiger, da sich die Beschäftigten nicht auf den ganzen Tag verteilen.

2. Einen passenden Ort finden

Als entscheidender Faktor hat sich auch der Veranstaltungsort erwiesen. Überlegen Sie, wo sich die Belegschaft häufig aufhält. Je näher an der Cafeteria, dem Haupteingang oder der Stechuhr, desto mehr Beschäftigte besuchen den Aktionstag. Kommen Sie mit dem Aktionstag zu den Beschäftigten und erwarten Sie nicht, dass die Kolleginnen und Kollegen Umwege für den Besuch der Veranstaltung auf sich nehmen. Nichts ist ärgerlicher als ein Aktionstag mit vielen Ausstellern, in den viele Wochen Vorbereitungszeit geflossen sind und der von fast niemandem besucht wird.

3. Gezielt bewerben

Neben dem passgenauen Angebot und richtigem Veranstaltungsort ist die wiederholte Bewerbung der Veranstaltung wichtig. Eine Nachricht im Intranet nimmt nur ein Bruchteil der Belegschaft wahr. Machen Sie den Aktionstag frühzeitig bekannt. Informieren Sie auf der Betriebsversammlung, im Mitarbeitermagazin



Henning Bergmann
Team Mobilitätsmanagement, ACE Auto Club Europa, Berlin



und schicken Sie allen Kolleginnen und Kollegen einen Terminblocker per E-Mail. Fragen Sie darin, welche Angebote sich Ihre Kolleginnen und Kollegen wünschen. Oft kommen gute Vorschläge aus der Belegschaft. Bei einem Beratungsunternehmen im Raum Stuttgart war beispielsweise im Vorfeld das Interesse an einer Laufberatung groß, sodass das Gute-Wege-Team kurzerhand einen Laufladen zur Teilnahme am Aktionstag anfragte. Während des Aktionstages informierte daraufhin ein Experte über die richtigen Laufschuhe und bot Laufanalysen an. Es kann auch kreativ für einen Aktionstag geworben werden: Ein großes Unternehmen gestaltete hierfür extra einen Mobilitäts-Comic, der die tägliche Parkplatzsuche und den Umbau des nahgelegenen Bahnhofs thematisierte. Wöchentlich informierte die Arbeitsgruppe Mobilität so über das Angebot des bevorstehenden Aktionstages.

4. Gemeinsam gestalten

Wenn der Veranstaltungstag gekommen ist, zeigen Sie Ihren Beschäftigten, wie wichtig Ihnen der Aktionstag ist. Eröffnen Sie den Aktionstag gemeinsam mit der Geschäftsführung. Erlauben Sie der Belegschaft den Besuch der Veranstaltung während der Arbeitszeit. Schaffen Sie eine positive Mitmach-Kultur. Belohnen Sie z.B. Kolleginnen und Kollegen, die am Veranstaltungstag ohne Auto zur Arbeit kommen oder organisieren Sie an diesem Tag eine gemeinsame Fahrradfahrt zum Betrieb.

5. Eigene Angebote präsentieren

Informieren Sie auf dem Aktionstag unbedingt über die Mobilitätsangebote des eigenen Unternehmens: Wie kann das Jobticket bezogen werden? Wo können Beschäftigte Räder ausleihen und wie funktioniert die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen für Dienstfahrten? Diese Fragen sind meist leicht zu beantworten. Aktionstage bieten ihnen die Möglichkeiten, direkt mit den Beschäftigten über das Thema Mobilität zu sprechen. Informationen aus dem Intranet sind niemals so gut wie Informationen aus erster Hand: So kann auf einem Aktionstag beispielsweise der für die Verwaltung des Jobtickets zuständige Mitarbeiter anwesend sein, Fragen zum Thema beantworten und über die Vorteile des Tickets informieren. Bauen Sie auf diese Weise Vorbehalte ab und erhöhen Sie die Inanspruchnahme Ihrer Mobilitätsangebote.

6. Authentisch und alltagsnah sein

Schließlich kommt es nicht auf Größe, sondern auf Anschlussfähigkeit an den Alltag der Beschäftigten an: Wer Menschen für das Radfahren begeistern will, braucht keine aufwendige Plakatkampagne für mehr Klimaschutz oder einen riesigen Fuhrpark an modernen Testfahrrädern. Begeisterung für das Verkehrsmittel kann vielmehr über authentische Beispiele und persönliche Eindrücke erzeugt werden. Bei einem Aktionstag des Projektes „Gute Wege“ in Schleswig-Holstein erläuterte ein Mitarbeiter seinen Kolleginnen und Kollegen in einem kurzen Vortrag, warum er im Alltag vom Auto auf das Fahrrad umgestiegen ist. Heute fährt er mit seinem Bambus-Rad mit den Kindern in den Urlaub und erledigt fast alle Wege in Kiel ohne

Auto. Dabei bleibt er fit und spart viel Geld. Der Vortrag kam sehr gut an. Wenn die Beschäftigten dann noch die Möglichkeit haben, ein E-Bike zu testen – auch einfache Modelle reichen hierfür aus – denken anschließend viele über ihren eigenen Arbeitsweg nach und erkennen, dass nachhaltige Mobilität im Alltag funktionieren kann.

Fazit: Langfristiger Nutzen

Unter dem Strich ist ein Mobilitätsaktionstag weit mehr als eine punktuelle Veranstaltung. Er bedarf professioneller Vor- und Nachbereitung, kann dann aber auch Teil oder Startpunkt der unternehmenseigenen Mobilitätsstrategie sein und langfristigen Nutzen haben. Ein Aktionstag macht das Thema nachhaltige Mobilität für die Beschäftigten greifbar und wirkt positiv auf ihre Verkehrsmittelwahl. Darüber hinaus ermöglicht es die Veranstaltung, Netzwerke zum Thema zu bilden. Es lohnt sich, die Kontakte zu verstetigen, die auf einem Aktionstag entstehen: sei es zu interessierten Beschäftigten, engagierten Entscheidungsträgern oder den ausstellenden Mobilitätsdienstleistern.

»Heute fährt er mit seinem Bambus-Rad mit den Kindern in den Urlaub und erledigt fast alle Wege in Kiel ohne Auto.«



„KOMMUNIKATION ENTSCHEIDET“

DREI FRAGEN AN JÖRG FOLZ ZUM AKTIONSTAG DES PROJEKTES „GUTE WEGE“ BEI FUCHS SCHMIERSTOFFE IN MANNHEIM



Jörg Folz
Arbeitssicherheit, Werksschutz,
Immissionsschutz, Fuchs Schmierstoffe
GmbH, Mannheim

1. Das Projekt „Gute Wege“ war Teil eines kombinierten Sicherheits- und Mobilitätstages bei Fuchs Schmierstoffe in Mannheim im Juni 2017. Welche Bilanz ziehen Sie nach der Veranstaltung?

Der Aktionstag 2017 bei Fuchs Schmierstoffe GmbH stand unter der Überschrift: „Sicherheit auf allen Wegen“ und war als Tag der Verkehrssicherheit mit vielen weiteren Aktionen angelegt. Der Zusammenhang mit „Gute Wege“ kam laut des Feedbacks der Teilnehmer bei den Beschäftigten sehr gut an. Hervorzuheben ist dabei auch die Kooperation des ACE mit örtlichen Fahrradhändlern und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Hier war ein kontinuierlich hoher Andrang zu verzeichnen. Ein Mobilitätsaktionstag wie auch seine Verknüpfung mit dem Thema Verkehrssicherheit ist sehr zu empfehlen.



2. Was sind aus Ihrer Sicht die Erfolgsfaktoren für einen gelungenen Aktionstag und konnten diese bei der gemeinsamen Veranstaltung in Mannheim erfüllt werden?

Ein Aktionstag benötigt immer sehr viel Kommunikation und Information im Vorfeld, um die Beschäftigten neugierig auf die einzelnen Angebote der teilnehmenden Organisationen zu machen. Bei Fuchs Schmierstoffe erfolgt dies üblicherweise bereits rund drei Monate vor den eigentlichen Aktionstagen durch Information der Beschäftigten im Rahmen der Betriebsversammlungen, bei Abteilungsmeetings sowie durch Rundmails. Außerdem legen wir gedruckte Flyer aus und verteilen diese zum Teil mit persönlicher Ansprache. Hierbei wurden wir bereits frühzeitig durch den ACE unterstützt.

3. Welche Effekte haben Ihrer Erfahrung nach Aktionstage im Unternehmen bei den Beschäftigten? Konnte der Aktionstag beispielsweise das Interesse für das Thema nachhaltige Mobilität erhöhen?

Durch die Rückfragen der Beschäftigten an den Aktionstagen zeigte sich, dass der Standort des Betriebs nur unzureichend an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen ist. Hierdurch erhielt der Verkehrsverbund Rhein-Neckar auch die Bestätigung, dass der derzeit laufende Ausbau des Netzes dringend erforderlich ist. Im Bereich der Elektromobilität zeigte sich, dass die Beschäftigten stark an Ladestationen für E-Bikes auf dem Betriebsgelände interessiert sind. Das Unternehmen hat hierauf reagiert und in die Investitionsplanung für das Jahr 2018 den Punkt „Ladestationen für E-Fahrzeuge im Werks-gelände“ aufgenommen.

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS THEMA FÜR BETRIEBS- UND PERSONALRÄTE

Betriebs- und Personalräte sind wichtige Akteure im Mobilitätsmanagement. Sie kennen die Bedürfnisse der Beschäftigten und können die Akzeptanz von Veränderungsprozessen erhöhen. Allerdings ist es oft nicht leicht, sie für das Thema zu begeistern und es fehlt ihnen an Mitbestimmungsrechten in Mobilitätsfragen.

Zielgruppe des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind die Beschäftigten. Da liegt es nahe, dass auch ihren gesetzlichen Interessenvertretern eine besondere Bedeutung zukommt. Immerhin werden rund 41 Prozent der Beschäftigten in der Privatwirtschaft in Deutschland durch Betriebsräte und rund 91 Prozent der Beschäftigten im öffentlichen Dienst durch Personalräte vertreten.

Betriebs- und Personalräte haben eine größere Nähe zu den Beschäftigten als viele andere mögliche Akteure des betrieblichen Mobilitätsmanagements wie die Personalabteilung, das Umweltmanagement oder die Geschäftsführung. Daher haben sie erstens einen besseren Zugang zu den Mobilitätsbedürfnissen und -problemen der Kolleginnen und Kollegen. Zweitens besitzen sie eine hohe Überzeugungskraft und Glaubwürdigkeit für die Vermittlung von Mobilitätsmanagement in die Belegschaft. Als Interessenvertreter können sie im Idealfall dafür sorgen, dass geplante Maßnahmen auch tatsächlich im Sinne der Kolleginnen und Kollegen ausgestaltet werden, dass das Mobilitätsmanagement mithin nicht allein aus unternehmerischem Kalkül, sondern auch für und mit den Beschäftigten realisiert wird.

Nicht selten blockieren sie das Thema allerdings auch. Insbesondere wenn Parkraum bewirtschaftet oder Pkw-Stellplätze verknappt werden sollen, sehen viele betriebliche Interessenvertreter erst einmal den Wegfall von Leistungen. Hier kann es helfen, die Frage der Gerechtigkeit zwischen den Nutzerinnen und Nutzern verschiedener Verkehrsmittel aufzuwerfen: Die Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen erfolgt – selbst im Falle einer Parkraumbewirtschaftung – in den seltensten Fällen kostendeckend und stellt insofern häufig eine Bevorteilung der Pkw-Pendlerinnen und -Pendlern gegenüber den Beschäftigten dar, die mit anderen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen. Abgesehen davon sollte der Zuwachs an Optionen und Service im Vordergrund stehen und nicht die Reduktion von Leistungen – schließlich verbessern Betriebe im Zuge eines Mobilitätsmanagements die Situation für die Nutzerinnen und Nutzer des Umweltverbundes.

Interesse wächst nur langsam

Vor diesem Hintergrund hat der ACE im Projekt „Gute Wege“ einen besonderen Fokus auf das Informieren und Motivieren von Betriebs- und Personalräten gelegt. Betriebliche Interessenvertreter für das Thema zu gewinnen, hat sich allerdings schnell als große Herausforderung entpuppt: Ihre Vorkenntnisse zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sind häufig gering – und dies bei einem Thema, das per se schon stark erklärungsbedürftig ist. Zielgruppengerechte Materialien existieren bisher nicht. Vorhandene Einführungen, Ratgeber und Leitfäden gehen auf viele



Stefan Haendschke
Projektleiter Mobilitätsmanagement, ACE Auto Club Europa, Berlin

Herausforderungen und Fragen von Betriebs- und Personalräten gar nicht ein. Hinzu kommt, dass das Thema Mobilität gemäß Betriebsverfassungsgesetz und Personalvertretungsgesetzen der Länder bisher nicht explizit im Aufgabenbereich von Betriebs- und Personalräten verankert ist.

Auch wenn eine direkt ablehnende Haltung die Ausnahme bildete – das Interesse am Thema blieb zunächst ausgesprochen verhalten. Dementsprechend haben auch die gewerkschaftlichen Bildungswerke, mit denen der ACE bisher im Gespräch war, eher abwartend auf die Idee reagiert, Seminare zum Thema Mobilität anzubieten. Womöglich bringen die positiven Erfahrungen mit den aktuellen Weiterbildungsangeboten der „Mittelstandinitiative Energiewende und Klimaschutz“ und des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hier eine Wende, sodass die gewerkschaftlichen Bildungseinrichtungen vergleichbare Angebote für ihre Klientel schaffen.

Nach zwei Jahren intensiver Kommunikationsarbeit ist aber durchaus ein Wandel zu beobachten. So mehren sich mittlerweile direkte Anfragen von Betriebs- und Personalräten nach Unterstützungsleistungen aus dem Projekt – vor allem nach Vorträgen und Mobilitätsaktionstagen. Und die Resonanz auf das Informationsangebot des ACE auf dem Deutschen Betriebsrätetag 2017 war bereits deutlich höher als im Vorjahr.

Miteinander statt Gegeneinander

Das Klima und die Praxis der Betriebsratsarbeit im Umgang mit der Unternehmensleitung und der Personalabteilung unterscheiden sich von Betrieb zu Betrieb. Was für die Wahrnehmung der Kernaufgaben der Interessenvertretung oft sinnvoll und geboten ist – ein gewisses Maß an Misstrauen und die Bereitschaft, Konflikte zu eskalieren – führt allerdings im Mobilitätsmanagement nicht weit. Das liegt zunächst einmal an der mangelnden rechtlichen Handhabe. Viele Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind zwar soziale Leistungen und als solche zustimmungspflichtig. Wenn beispielsweise der Beschluss der Geschäftsführung steht, eine neue Fahrradabstellanlage zu errichten, dann hat der Betriebs- oder Personalrat über die genaue Ausgestaltung mitzuentcheiden. Er hat jedoch nicht das Recht, derartige Maßnahmen (geschweige denn ein systematisches Mobilitätsmanagement) einzufordern. Betriebs- und Personalräten bleibt daher nur der Weg, den Arbeitgeber von den Vorteilen des Mobilitätsmanagements zu überzeugen. Somit müssen sie nicht nur Verbesserungen für die Kolleginnen und Kollegen, sondern beispielsweise auch Potenziale zur Kostensenkung für den



Betrieb in den Blick nehmen und das Ganze als win-win-Situation begreifen und vermitteln. Der hierfür nötige Perspektivwechsel gelingt nicht immer.

Diese Herausforderung kann aber gleichzeitig auch als Chance gesehen werden. So eröffnet Mobilitätsmanagement Betriebs- und Personalräten den Raum für eine konsensorientierte Zusammenarbeit mit dem Arbeitgeber. Dort, wo dies gelingt, ist nicht nur eine gute Verankerung des Mobilitätsmanagements im Betrieb zu beobachten. Wenn Geschäftsführung und Interessenvertreter an einem Strang ziehen, können besonders innovative und weitreichende Maßnahmen realisiert werden.

»Betriebs- und Personalräte haben eine größere Nähe zu den Beschäftigten als viele andere mögliche Akteure des betrieblichen Mobilitätsmanagement.«



Grundsätzlich können Betriebs- und Personalräte vor allem

- das Thema Arbeitswege auf die Tagesordnung bringen,
- ein betriebliches Mobilitätsmanagement initiieren,
- einzelne Maßnahmen anstoßen oder selber umsetzen,
- eine Arbeitsgruppe zum Thema Mobilität initiieren oder auch
- selber zum zentralen Akteur – dem „Kümmerer“ – für Mobilitätsmanagement im eigenen Betrieb werden.

AUS DER AKTUELLEN ENTWICKLUNG



INTERVIEW

DIENSTRADLEASING

NEUE HOFFNUNG IM DAUERSTREIT?

Viele wollen sie, aber nur wenige bekommen sie: Diensträder sind in privaten wie öffentlichen Betrieben ein Dauerthema. Seit 2012 können Beschäftigte über ihren Arbeitgeber ein Dienstrad beziehen und dieses uneingeschränkt privat nutzen. Für den hieraus entstehenden geldwerten Vorteil müssen sie – ähnlich wie beim Dienstwagen – lediglich ein Prozent des Neuwertes des Fahrrads versteuern. Die Diensträder werden in der Regel über drei Jahre geleast. Viele Arbeitgeber reichen die Leasingkosten an ihre Beschäftigten weiter und ziehen sie von ihrem Bruttolohn ab. Die Entgeltumwandlung spart Steuern und Sozialabgaben, ist aber auch Grund für hitzige Auseinandersetzungen: Leasinganbieter werben bei Unternehmen und Beschäftigten mit Ersparnissen gegenüber dem Privatkauf, Gewerkschaften kritisieren sinkende Rentenansprüche der Beschäftigten und die Schwächung der Sozialversicherungen. Häufig scheidet deshalb die Einführung des Modells. Da die Nachfrage nach Diensträdern aber weiterhin groß ist und es dringend Angebote für eine nachhaltigere Gestaltung des Arbeitswegs braucht, kommt Bewegung in die Debatte.

Hieran ist auch der ACE beteiligt. Gemeinsam mit dem DGB entwickelt er aktuell ein Dienstradmodell, bei dem die Leasingraten für die Fahrräder vom Nettolohn der Beschäftigten gezahlt werden. Die Nachteile der Entgeltumwandlung entfallen somit. Damit aber weiterhin ein finanzieller Anreiz für die Beschäftigten entsteht, sollen die Arbeitgeber einen gewissen Anteil der Leasingraten übernehmen.

Hanna Binder von ver.di Baden-Württemberg äußert sich zu den aktuellen Entwicklungen und auch Ulrich Prediger vom Leasing-Anbieter Jobrad bezieht kurz Stellung.



Hanna Binder
Gewerkschaftssekretärin
beim ver.di-Landesbezirk
Baden-Württemberg

Frau Binder, was ist die gewerkschaftliche Hauptkritik am Leasing-Modell von Anbietern wie Jobrad oder Eurorad?

Unsere Kritik bezieht sich im Wesentlichen auf die Entgeltumwandlung, die in der Regel Bestandteil der Jobrad-Leasing-Modelle ist: Bei vielen Modellen wird mit Preisvorteilen geworben, die es bei langfristiger Betrachtung so nicht gibt, weil die reduzierten Anschaffungskosten am Ende von den Nutzerinnen und Nutzern selbst refinanziert werden. Von dem Teil des Entgelts, der umgewandelt wird, werden keine Beiträge in die Sozialversicherung bezahlt und die Ansprüche sinken dementsprechend. Man zahlt das Rad unter Umständen noch lange nach seiner Nutzungsdauer ab. Und weil die Sozialkassen davor geschützt werden müssen, zur Finanzierung aller möglichen und unmöglichen „Vorteile“ als Sparkasse herangezogen zu werden, lehnen wir die Entgeltumwandlung für Sachleistungen grundsätzlich ab.

Warum ist es für Beschäftigte relevant, ob Ihre Rente in zwanzig oder dreißig Jahren um wenige Euro geringer ausfällt?

Es geht ja nicht nur um die Höhe der Rente – bei manchen Modellen wird das Rad am Ende über die Rente nicht nur mitfinanziert, sondern sogar überfinanziert! Aber gerade bei Beschäftigten, die wenig verdienen, und bei Teilzeitbeschäftigten zählt im Erwerbsleben und danach jeder Euro. Und es geht auch nicht nur um die Rente. Auch Krankengeld und Arbeitslosengeld sind von der Entgeltumwandlung betroffen. Zählt man all die „kleinen Beiträge“ zusammen, die den Sozialversicherungen durch Entgeltumwandlung entzogen werden, sieht man schnell, dass das System umso stärker gefährdet wird, je mehr „versicherungsfremde Leistungen“ man ihm abverlangt.

Die Finanzierung des Leasings wird häufig von den Beschäftigten alleine getragen. Das ist aber kein Muss. Wie groß ist ihrer Erfahrung nach die Bereitschaft von Arbeitgebern, Zuschüsse zur Leasingrate oder einen freiwilligen Ausgleich an die Sozialkassen zu zahlen?

Nach unserer Erfahrung ist die Bereitschaft von Arbeitgebern, echte Zuschüsse zur Leasingrate oder einen freiwilligen Ausgleich an die Sozialkasse zu zahlen, sehr gering bzw. was die Sozialkassen angeht, gar nicht vorhanden. Die meisten bieten die Entgeltumwandlung ja gerade deshalb an, weil sie dadurch die Arbeitgeberbeiträge sparen. Auf uns ist noch kein Arbeitgeber zugekommen, um eine tarifliche Regelung zu vereinbaren. Auch diejenigen, die etwas dazugeben, legen meist großen Wert darauf, dass es sich nur um einen freiwilligen Zuschuss handelt und sich der Arbeitgeber jederzeit einseitig wieder von seiner Zusage lösen kann.

Was müssten Arbeitgeber aus Ihrer Sicht tun, damit Sie in Tarifverhandlungen einer Einführung des Dienstradleasings zustimmen?

Arbeitgeber müssten dazu bereit sein, ihren Beschäftigten Zuschüsse zu Fahrrädern oder E-Bikes „on top“, also ohne Eingriffe in das tarifizierte Entgelt zukommen zu lassen. Dazu gibt es vielfältige Möglichkeiten – das geht von der privaten Nutzung von Diensträdern über ein zinsloses Arbeitgeberdarlehen hin zu einmaligen oder wiederkehrenden Zuschüssen für Kauf oder Leasing eines Rades.

Wäre für Sie ein Wahlmodell ähnlich dem letzten Tarifabschluss der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) denkbar? Die Beschäftigten könnten dann entscheiden, ob Sie mehr Lohn, mehr Urlaubstage oder ein voll finanziertes Dienstrad erhalten möchten.

Gedanklich würde ich ein solches Modell nicht von vorne herein ausschließen. Allerdings muss auch da natürlich seriös gerechnet werden, denn ein Wahlmodell macht immer nur dann Sinn, wenn die zur Wahl stehenden Optionen gleichwertig sind. Wenn da ein Dienstrad zur Wahl steht, bei dem ich ein Prozent geldwerten Vorteile versteuern muss und ich das mit einer Lohnerhöhung von drei Prozent vergleiche, wird das Rad wahrscheinlich nicht gut wegkommen.

Der ACE entwickelt gemeinsam mit dem DGB ein alternatives Dienstradleasing-Modell ohne Gehaltsumwandlung und mit verpflichtendem Arbeitgeberzuschuss. Was halten Sie von dem Modell?

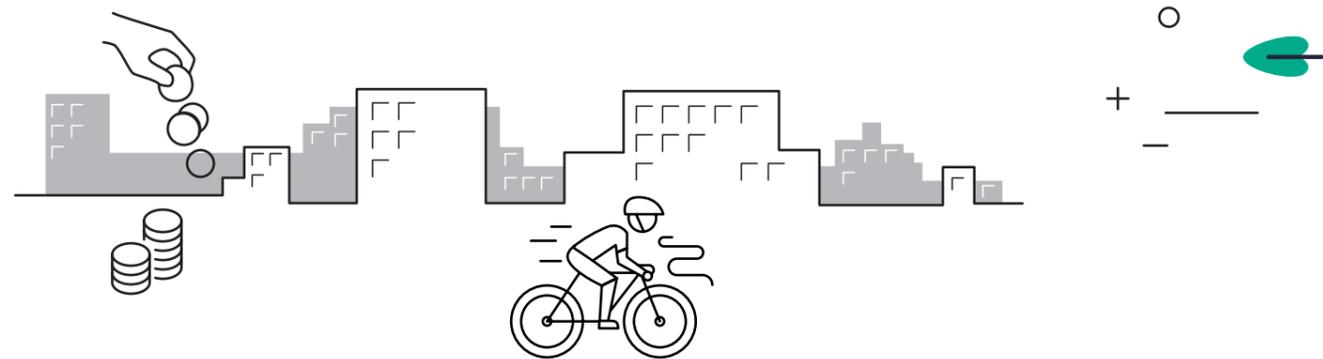
Das Modell ist mir sehr sympathisch. Es verzichtet auf Entgeltumwandlung und bietet einen „on top“-Zuschuss des Arbeitgebers an. Ich wäre bereit, dieses Modell zu tarifieren. Das Risiko sehe ich vor allem beim Arbeitgeber – für ihn ist es nicht selbstverständlich, einen echten Zuschuss zu bezahlen. Das machen nur sehr überzeugte Arbeitgeber oder solche, die unter Druck stehen, etwas für die Umwelt und/oder für ihre Beschäftigten zu tun. Der Druck kann dabei sowohl von außen als auch aus der Belegschaft heraus entstehen.

Sehen Sie bei öffentlichen Arbeitgebern genügend finanziellen Spielraum, um wie im Modell von ACE und DGB vorgesehene Zuschüsse in Höhe von 20 bis 30 Euro je Dienstrad und Monat zu zahlen?

Ja, so viel Spielraum ist eigentlich fast überall vorhanden.

Ist es aus Ihrer Sicht besonders schwierig, im öffentlichen Dienst eine tragbare Dienstradlösung zu finden? Hat es hier die Privatwirtschaft womöglich einfacher?

Der öffentliche Dienst ist sehr heterogen und neue Ansprüche für Beschäftigte in den Tarifvertrag aufzunehmen, die Geld kosten, werden grundsätzlich erst mal abgelehnt. Da tun sie sich mit der Weitergabe von steuerlichen Möglichkeiten wie der Entgeltumwandlung, wo sie nichts selbst dazu zahlen müssen, schon leichter. Das kann man auch hier in Baden-Württemberg sehen, wo die Entgeltumwandlung für Beamtinnen und Beamte mittlerweile zulässig ist. Und dass wir in Hessen die kostenlosen ÖPNV-Nutzung für Landesbeschäftigte verhandeln konnten, lag unter anderem daran, dass die Landesregierung ein Interesse daran hatte, eine verlässliche Finanzierung des ÖPNV sicherzustellen, ohne die Landeszuschüsse zu erhöhen. Dabei sollte allen klar sein, dass man, wenn man wirklich etwas voranbringen will in Sachen umweltfreundlicher Mobilität, eben auch investieren muss. Und da bevorzuge ich direkte Wege statt linke-Tasche-rechte-Tasche Spielchen zu Lasten des Steuersystems. Damit gewinnt gerade der Staat am Ende nichts.



INTERVIEW

DREI FRAGEN AN ULRICH PREDIGER, GRÜNDER UND GESCHÄFTSFÜHRER VON JOBRAD, ZUR AKTUELLEN DIENSTRAD-DEBATTE



1. Die Gewerkschaften kritisieren, dass die Sozialkassen und damit die Allgemeinheit durch die Entgeltumwandlung beim konventionellen Dienstrad-Leasing belastet werden. Ist die Kritik berechtigt? Was entgegnen Sie darauf?

Studien zeigen: Jeder neue Radfahrer entlastet das Gesundheitssystem im Schnitt um 1.200 Euro pro Jahr. Das übersteigt die verminderten Sozialabgaben um ein Vielfaches. Zudem sparen alle Jobradler zusammen 35.000 Tonnen CO₂ pro Jahr ein. Und die Praxis zeigt: Das JobRad-Modell ist für viele Beschäftigte ein Anstoß, tatsächlich auf das Fahrrad umzusteigen. Unterm Strich profitiert die Allgemeinheit also von jedem neuen Jobradler.

2. Nur wenige Arbeitgeber sind nach Einschätzung der Gewerkschaften bereit, einen Zuschuss zum Dienstrad-Leasing zu zahlen. Zudem wolle sich niemand auf einen rechtlich verpflichtenden Zuschuss einlassen. Machen Sie ähnliche Erfahrungen?

In den Anfangsjahren von JobRad haben wir versucht, Arbeitgeber davon zu überzeugen, das Dienstrad genauso zu finanzieren wie den Dienstwagen. Damit sind wir zunächst auf wenig Zuspruch gestoßen. Durch den Erfolg des Dienstrad-Leasings nehmen wir inzwischen eine steigende Bereitschaft zu Arbeitgeber-Zuschüssen war. Über 80 Prozent der Arbeitgeber geben ihre Einsparungen an Sozialversicherungsbeiträgen an ihre Arbeit-

nehmer weiter, indem sie z.B. die Versicherung des Dienstrades übernehmen. Dass Arbeitgeber mit Diensträdern nur Sozialversicherungsbeiträge sparen wollen, stimmt also nicht!

Sicher ist bei den Arbeitgeber-Zuschüssen aber noch mehr Potenzial. Das erreichen wir aber nur mit einem attraktiven Modell für alle Seiten und nicht, indem wir die Verantwortung einseitig den Arbeitgebern zuschieben.

3. Was halten Sie von einem Dienstrad-Modell, bei dem wie von ACE und DGB vorgeschlagen die Leasingraten vom Nettolohn gezahlt werden und sich die Arbeitgeber an den Kosten beteiligen? Für welche Betriebe könnte es interessant und finanzierbar sein?

Dieser Vorschlag ist aus unserer Sicht noch nicht zu Ende gedacht. Zum einen müsste geprüft werden, ob Vorsteuerabzug und Ein-Prozent-Regel bei so einem Modell anwendbar wären – da haben wir Zweifel. Außerdem ist ein Zuschuss in der vorgeschlagenen Höhe im öffentlichen Dienst aus rechtlichen Gründen nicht möglich, ganz abgesehen von der Haushaltslage in vielen Kommunen. So ein Modell käme daher nur für gut laufende Unternehmen in Frage – gerecht ist das nicht! Aber wir freuen uns, dass Bewegung in das Thema kommt und sind gerne bereit, an dem Vorschlag von DGB und ACE mitzuarbeiten.

CORPORATE CARSHARING MIT E-AUTOS

FIRMENFAHRZEUGE EFFIZIENT UND NACHHALTIG NUTZEN



Annika Jeschke
B.A.U.M. Consult GmbH,
Hamm

Autos stehen im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Bei Firmenwagen trifft das insbesondere auf die Abendstunden und Wochenenden zu. Durch Corporate Carsharing ist es möglich, sie in dieser Zeit an die Beschäftigten zu verleihen. Das ist effizient und ökologisch: Die Auslastung der Fahrzeuge steigt, was insbesondere bei E-Autos die Umweltbilanz verbessert. Außerdem benötigen die Beschäftigten so seltener ein privates Auto.

Es ist paradox: Mit mehr als 45 Millionen Fahrzeugen¹ ist das Auto das in Deutschland am weitesten verbreitete Verkehrsmittel. Ob auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder um in den Urlaub zu fahren – viele Menschen nutzen das Auto in ihrem Alltag. Gleichzeitig verursacht sein Betrieb bei herkömmlichem Benzin- oder Dieselantrieb hohe Schadstoffemissionen, die insbesondere in den Städten zu Luftproblemen führen. Auch erfordert die Herstellung von Autos hohe Energiemengen, die zu meist aus nicht erneuerbaren Ressourcen wie Erdöl gewonnen werden. Diesem hohen Aufwand steht mit einem Besetzungsgrad von 1,5 Personen je Fahrt² und einer durchschnittlichen Fahrzeit von lediglich einer Stunde am Tag³ nur ein geringer

Nutzungsumfang gegenüber. Den Rest der Zeit stehen sie herum und blockieren Flächen, die gerade in Städten auch anders genutzt werden könnten. Das Auto ist also sehr beliebt, in seiner heutigen Form und Nutzung aber häufig weder effizient noch ökologisch.

Gewerbliche Fahrzeuge auch privat nutzen

Einen möglichen Ansatz, um zur Lösung der aufgezeigten Problematik beizutragen, liefert der Blick auf die Zulassungsstatistik. So sind mehr als die Hälfte der neu zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland (65,4 Prozent laut Kraftfahrtbundesamt)⁴ auf gewerbliche Halter angemeldet. Wenn es gelingt, die gewerbliche und private Nutzung von Fahrzeugen zu verknüpfen, könnte ihre Auslastung steigen und ihre Gesamtzahl sinken. Ein Konzept, das in diesem Kontext zunehmend an Popularität gewinnt, ist das Corporate Carsharing mit Elektrofahrzeugen. Dabei geht es um den Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen innerhalb einer Firmenflotte, die am Wochenende und nach Dienstschluss von den Beschäftigten auch privat genutzt werden können. Ein Mitarbeiter kann sich also ein Firmenfahrzeug ausleihen, um einen größeren Einkauf zu tätigen oder mit seiner Familie einen Ausflug zu machen. So werden die Stand-

»Wenn es gelingt, die gewerbliche und private Nutzung von Fahrzeugen zu verknüpfen, könnte ihre Auslastung steigen und ihre Gesamtzahl sinken.«



¹ Siehe Kraftfahrtbundesamt 01/2017, abrufbar unter: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2017_b_umwelt_dusl.html?nn=663524 (letzter Aufruf 09.03.2017).

² Siehe Mobilität in Deutschland 2008, abrufbar unter: www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MD2008_Kurzbericht_1.pdf (letzter Aufruf 09.03.2017).

³ Siehe VCD 2010, abrufbar unter: www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/vcd-tipp-oekologisch-mobil-1/ (letzter Aufruf 09.03.2017).

⁴ Siehe Kraftfahrtbundesamt 06/2017, abrufbar unter: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/2017/201706_GV1_monatlich/201706_nzbarometer/201706_n_barometer.html (letzter Aufruf 09.03.2017).



zeiten der Fahrzeuge auf dem Unternehmensparkplatz verringert. Sie fahren insgesamt mehr Kilometer und sind damit stärker ausgelastet als bei alleiniger betrieblicher Nutzung.

In der praktischen Umsetzung wird Corporate Carsharing meist über ein digitales, innerbetriebliches Buchungssystem organisiert. Beschäftigte können über das System sowohl betriebliche als auch private Fahrten mit den geteilten Elektrofahrzeugen buchen. Für private Fahrten zahlen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen bestimmten Betrag pro Zeiteinheit oder zurückgelegtem Kilometer. Da es sich um Elektrofahrzeuge handelt, müssen jeweils die benötigten Ladezeiten berücksichtigt und die notwendige Infrastruktur an Ladesäulen am Unternehmensstandort eingerichtet werden. Es gibt organisatorische, datenschutztechnische und rechtliche Herausforderungen, die beachtet werden sollten. Um die Umsetzung des Konzeptes zu vereinfachen, entscheiden sich viele Firmen für einen externen Anbieter, der sowohl die Fahrzeuge als auch eine passende Buchungssoftware zur Verfügung stellt. Durch Echtzeitdaten zur Fahrzeugnutzung, Buchung und Abrechnung kann im nächsten Schritt ein ideales Energie- und Lademanagement entwickelt werden.

»Für private Fahrten zahlen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen bestimmten Betrag pro Zeiteinheit oder zurückgelegtem Kilometer.«

Fuhrparkkosten senken, Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen

Es gibt verschiedene Gründe, warum sich Corporate Carsharing mit Elektrofahrzeugen für ein Unternehmen lohnen kann. In vielen Fällen sind wirtschaftliche Vorteile ausschlaggebend. Durch eine erhöhte Auslastung wird die Anschaffung eines Fahrzeugs schneller rentabel für das Unternehmen. So führen Einnahmen aus der privaten Nutzung dazu, dass die Kosten für den Firmenfuhrpark sinken. Corporate Carsharing hat zudem ökologische Vorteile. In Bezug auf die Ökobilanz der Fahrzeuge ist es dabei wichtig, welcher Strom verwendet wird. Sofern mit Ökostrom aus erneuerbaren Energien geladen wird, können die höheren CO₂-Emissionen aus der Herstellung der Elektrofahrzeuge je nach Laufleistung bereits im ersten Jahr wieder ausgeglichen werden. Die zusätzliche private Nutzung ermöglicht es, Elektrofahrzeuge ökonomischer und ökologischer zu betreiben, als dies im rein gewerblichen Betrieb möglich wäre. Daneben gibt es weitere Gründe, die für die Nutzung des Konzeptes sprechen. Elektroautos, die im Stadtbild als Firmenfahrzeuge zu erkennen sind, transportieren ein nachhaltiges Unternehmensbild. Die Option, Autos aus dem firmeneigenen Fuhrpark für private Fahrten nutzen zu können, kann die Mitarbeiterzufriedenheit verbessern und ein Alleinstellungsmerkmal sein, das die Attraktivität als Arbeitgebers erhöht. Durch die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge im Unternehmen kennenzulernen, kommen zudem viele Menschen mit dem Thema Elektromobilität in Berührung. Im Idealfall wirkt sich dies positiv auf ihre Einstellung im privaten Bereich aus.

Durch Konzepte wie das Corporate Carsharing wird sich das Mobilitätssystem allerdings nicht von heute auf morgen verändern. Beschäftigte, die bereits einen oder mehrere private Pkw besitzen, werden das Angebot vermutlich nicht so häufig nutzen, da im Vergleich der kurzfristigen Betriebskosten das Corporate

Carsharing teurer sein kann als das eigene Fahrzeug. Langfristig ist es allerdings durchaus denkbar, dass Beschäftigte durch das Corporate Carsharing auf einen Zweitwagen verzichten und stattdessen das betriebliche Elektroauto nutzen. Auch Berufseinsteiger kaufen sich womöglich nicht direkt ein eigenes Auto, wenn sie die Möglichkeit haben, das Firmenfahrzeug für private Fahrten zu nutzen.

Sharing liegt im Trend

Verschiedene gesellschaftliche Entwicklungen begünstigen die Einführung alternativer Mobilitätskonzepte wie das Corporate Carsharing mit Elektrofahrzeugen. Die Verbreitung einer Sharing-Economy stellt die Nutzung von Dingen in den Vordergrund. Der reine Besitz wird in vielerlei Hinsicht überflüssig. Fortschritte im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien machen solche Angebote einfacher und alltagstauglicher. Damit trägt auch die Digitalisierung zur Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte bei. Schließlich ist insbesondere bei jüngeren Menschen zu beobachten, dass das Auto immer weniger als Statussymbol wahrgenommen wird. Wichtiger ist es ihnen, mobil zu sein und die Möglichkeit zu haben, von A nach B zu kommen.

Insgesamt handelt es sich beim Corporate Carsharing um einen innovativen Ansatz im betrieblichen Mobilitätsmanagement, der die Vorteile der Elektromobilität geschickt mit dem Sharingansatz verknüpft. Es darf allerdings nicht als alleiniger Lösungsansatz verstanden werden, sondern muss immer in einem Bündel verschiedener multimodaler Maßnahmen betrachtet werden. So kann Corporate Carsharing dazu beitragen, das Ziel einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft ein Stück greifbarer werden zu lassen.

»Die zusätzliche private Nutzung ermöglicht es, Elektrofahrzeuge ökonomischer und ökologischer zu betreiben, als dies im rein gewerblichen Betrieb möglich wäre.«



GEWERBLICHE NUTZUNG VON LASTENRÄDERN

MODELLE, VERWENDUNG, VORTEILE



Tom Assmann
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg

Lastenräder sind wahre Alleskönner. Immer mehr Unternehmen nutzen sie, um Pakete, Lebensmittel oder Werkzeuge zu transportieren – und das ganz ohne Staus oder Luftverschmutzung.

GRUNDLAGEN DER LASTENRADTECHNIK

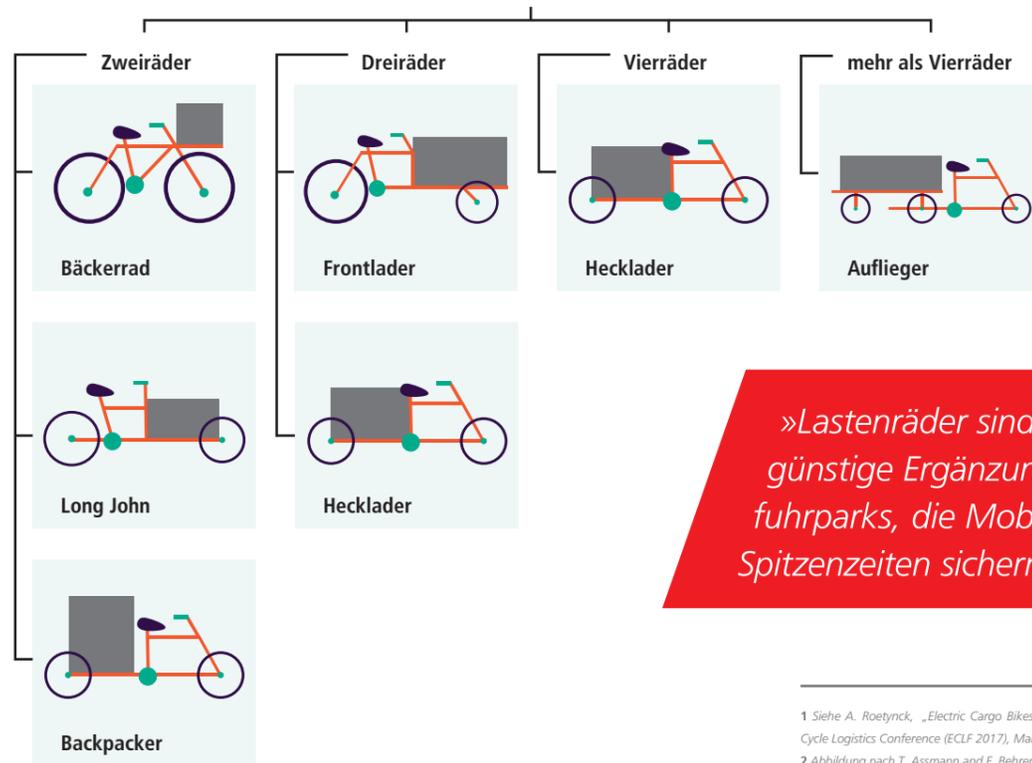
Lastenräder sind Fahrräder mit einer gesonderten Vorrichtung zum Transport von Lasten. Rechtlich gelten sie solange als Fahrrad, wie die elektrische Unterstützungsleistung kleiner als 250 Watt Dauernennleistung und die Maximalgeschwindigkeit kleiner als 25 km/h ist. Einige Lastenradmodelle sind als S-Pedelec-Ausführung mit 45 km/h erhältlich, erfordern allerdings

Führerschein, Versicherungskennzeichen und Helm.¹ Die Reichweite von elektrisch unterstützten Rädern liegt bei ca. 40 bis 50 Kilometern und kann durch wechselbare bzw. zusätzliche Akkus erhöht werden.

Zweirädrige Modelle

In der Fahrdynamik ähneln zweirädrige Lastenradmodelle normalen Fahrrädern. Erreicht wird das durch die ähnlich breite Bauform und die zwei hintereinander angeordneten Räder. Sie können die vorhandene Radinfrastruktur in den meisten Fällen ohne Einschränkungen nutzen.

Klassifizierung von Lastenradmodellen²



»Lastenräder sind eine kostengünstige Ergänzung des Firmenfuhrparks, die Mobilität auch in Spitzenzeiten sichern.«

¹ Siehe A. Roetynck, „Electric Cargo Bikes: Technical Rules & Regulations“, in European Cycle Logistics Conference (ECLF 2017), March 20-21, 2017, Wien.
² Abbildung nach T. Assmann and F. Behrendt, „Die Integration von Lastenrädern in urbane Logistiksysteme“, in Praxishandbuch Logistik, U.-H. Pradel, W. Süßenguth, J. Piontek, and A. F. Schwolgin, Eds. Köln: Deutscher Wirtschaftsdienst, 2017.
³ Vergleiche J. Gruber and C. Rudolph, Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr Schlussbericht, Abschluss. Berlin: Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, 2016.



Das Projekt „Ich entlaste Städte“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) verleiht verschiedene Lastenradmodelle zum Testen an Unternehmen und öffentliche Einrichtungen.

Bäckerräder sind Standardräder, die Ladeflächen über dem Vorderrad und/oder über dem Hinterrad aufweisen. Long-John-Räder sind Standardrädern nachempfunden, wobei eine tiefliegende Ladefläche zwischen Fahrer und Vorderrad eingebaut ist. Backpacker ermöglichen gegenüber den Long Johns größere Volumina, jedoch befindet sich die Last nicht im Sichtfeld.

Dreirädrige Modelle

Dreirädrige Modelle erzielen durch die Räderanordnung einen stabilen Stand. Die Bauform führt hingegen zu langsamen Kurvengeschwindigkeiten. Ausnahme sind Modelle mit Neigungstechnik. Die Modelle sind zwischen 0,6 Meter und einem Meter breit. Ab einer Breite von 0,8 Meter können sie teilweise nur noch eingeschränkt auf Radverkehrsanlagen genutzt werden.

Dreirädrige Frontlader sind der Fahrradtyp mit der größten Modellpalette. Die Ladefläche wird klassisch mitgelenkt. Dreirädrige Hecklader erlauben deutlich größere Abmaße der Last und sind besonders für große, schwere Güter geeignet. Modelle mit vier oder mehr Rädern stellen noch die Ausnahme dar.

EINSATZVARIANTEN FÜR LASTENRÄDER

Neben dem privaten Einsatz von Lastenrädern – beispielsweise für Einkaufsfahrten oder Kindertransporte – bieten sich insbesondere im gewerblichen Bereich vielfältige Nutzungsvarianten:³

Post- und Lieferdienste

Im Bereich der Postdienstleistungen sind Lastenräder ein seit langer Zeit bekanntes Transportmittel. Von den etablierten Akteuren werden hier vorwiegend Bäckerfahrräder mit großen Ladeflächen über dem Vorderrad sowie über und neben dem Hinterrad eingesetzt.

Kurierdienstleistungen stellen seit langer Zeit ein prädestiniertes Einsatzfeld für Fahrräder dar. Wurden die innerstädtischen, kleinen und zeitkritischen Sendungen bis vor Kurzem vorwiegend mit dem klassischen Rad transportiert, werden zunehmend Long-John-Modelle eingesetzt. Diese erlauben die Bündelung mehrerer Sendungen sowie den Transport größerer Gegenstände und gewährleisten dabei weiterhin eine hohe Fahrdynamik.

Große Aufmerksamkeit erhält das Lastenrad aktuell in der Paketzustellung. Inzwischen sind alle großen Zustelldienste an Pileteinsätzen beteiligt, die sich in mehreren Städten bereits verstetigt haben. Im Innenstadtbereich wird dafür die Einrichtung von Umschlagknoten (auch Mikro-Depots) in bestehenden Immobilien oder auf gesonderten Flächen erforderlich. Die Fahrerinnen und Fahrer der Lastenräder holen dort mehrmals am Tag Pakete ab, um sie an die Kunden auszuliefern. Dies ist nötig, da die Ladekapazitäten der Räder kleiner sind als die von Transportern oder Lkws.

Lieferdienste, insbesondere für Lebensmittel, nutzen ebenfalls zunehmend Lastenräder. Einige Hersteller haben inzwischen Transporträder im Angebot, die speziell auf dieses Aufgabenfeld abgestimmt sind. Lokale Einkaufsplattformen, wie sie in einigen Städten vermehrt getestet werden oder bereits etabliert sind, bieten die Lieferung von Einkäufen an und stellen damit einen interessanten Trend im Einzelhandel dar, der großes Potential für Lastenräder hat. Die Händler können so die Räder nicht nur für eigene Transporte nutzen, sondern ihre Kundinnen und Kunden auch umweltfreundlich beliefern.

Dienstleistungsgewerbe

Bei kleineren Gewerbetreibenden bieten sich diverse Einsatzformen im Personenwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr an. Lastenräder finden in diesen Bereichen unter anderem im alltäglichen Einsatz Verwendung und werden beispielsweise von Pflege- oder Reinigungsdiensten eingesetzt, die so ihr Equipment mit zum Einsatzort nehmen können. Ebenso können einige Handwerker Lastenräder für Fahrten zu Kunden oder zur Baustelle benutzen, wenn sie kein großes Material transportieren müssen. Dies hat auch den Vorteil, dass Lastenräder bereits von Auszubildenden ohne Autoführerschein gefahren werden können. Zudem sind sie eine kostengünstige Ergänzung des Firmenfuhrparks, die Mobilität auch in Spitzenzeiten sichern.

Werkverkehr

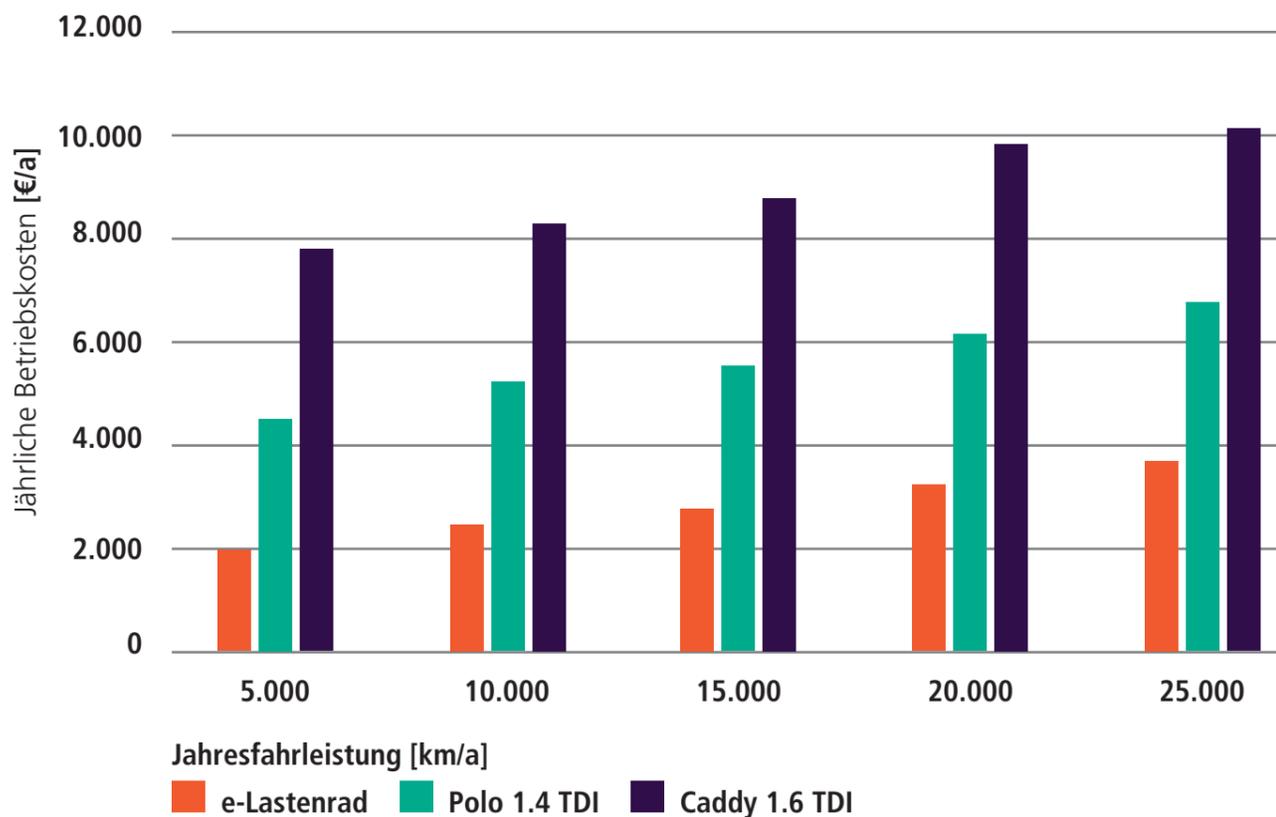
Schließlich setzen Unternehmen Lastenräder nicht nur auf dem Weg zu Kunden, sondern auch beim innerbetrieblichen Transport, dem Werkverkehr, ein. Hier ist die Nutzung jedoch stark abhängig von den spezifischen Prozessen und Randbedingungen am jeweiligen Standort.

DIE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KOMPONENTE

Die zunehmende Beliebtheit von Lastenrädern lässt sich nicht alleine durch die wachsende Modellvielfalt, die erleichterte Nutzbarkeit durch Elektromotoren und ihren hippen, umweltfreundlichen Charakter erklären. Vielmehr sprechen auch folgende betriebliche Faktoren für das Transportmittel:

- Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Lastenrädern wird in Innenstädten mit ca. 15 km/h^{4,5} angegeben. In Verbindung mit kürzeren Wegen (Fahrten durch Parks o.ä.), der Vorbeifahrt am Stau und der besseren Verfügbarkeit von Abstellplätzen können sie ähnliche oder schnellere Tür-zur-Tür Geschwindigkeiten erreichen als Autos oder Transporter.
- Radfahren steigert die Gesundheit und Produktivität von Mitarbeitern.⁶ Der Einsatz von Lastenrädern in Unternehmen kann somit Teil des betrieblichen Gesundheitsmanagements sein.
- Lastenräder werden im öffentlichen Raum häufig besonders beachtet. Sie eignen sich deshalb sowohl als Werbefläche wie auch zur Kommunikation eines nachhaltigen Unternehmensbildes.
- Lastenräder haben im Vergleich zu konventionellen Kraftfahrzeuge deutlich geringere Betriebskosten, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

Jährliche Betriebskosten von Lastenrädern bei unterschiedlichen Fahrleistungen im Vergleich⁷



⁴ Siehe M. Browne, J. Allen, and J. Leonard, „Evaluating the use of an urban consolidation centre and electric vehicles in central London“, IATSS Res., vol. 35, no. 1, pp. 1–6, 2011.
⁵ Siehe C. Hertel, M. Spott, and G. Nottelmann, Leitfaden Lastenräder einsetzen bei Großveranstaltungen, in Großveranstaltungen, Fulda: 35. Dt. Evang. Kirchentag 2013 e.V, 2014.
⁶ Siehe N. Cavill, S. Kahlmeier, H. Rutter, F. Racioppi, and P. Oja, „Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: A systematic review“, Transp. Policy, vol. 15, no. 5, pp. 291–304, 2008.
⁷ Eigene Berechnung nach VCD, „Calculator - Kostenvorteile vom Lastenrad einfach berechnen!“ 2018. [Available: <http://lastenrad.vcd.org/In/vorteilekostenvorteilcalculator/>] [Accessed: 10-Feb-2018].



Herausgeber
 ACE Auto Club Europa e.V.
 Stab Verkehrspolitik
 Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“
 Märkisches Ufer 28
 10179 Berlin

Konzeption, Redaktion und Interviews
 Matthias Dietz, ACE
 matthias.dietz@ace.de

Layout und Satz
 closer GmbH & Co. KG
 www.csr.me

Druck
 Druckerei Rosenbrock GmbH
 27367 Sottrum
 Gedruckt auf Papier zertifiziert nach HP Indigo und FSC,
 ausgezeichnet mit dem EU Ecolabel und dem blauem Engel.

Auflage
 2.000 Exemplare

Erscheinungsdatum
 8. Mai 2018

Bildrechte
 Titel: Fotolia.de – Rainer Fuhrmann; S. 2: ACE; S. 3: ACE; S. 4: BMU; S. 5: DGB/Simone M. Neumann; S. 6: pexels.com (links), ACE/Strehlau (rechts); S. 7: ACE (links), Fotolia.de – stockyimages (rechts); S. 8-9: pexels.com; S. 11: Volker Blee (unten); S. 12: istock – TAGSTOCK1; S. 13: Volker Blee; S. 14: MAIK ZEIDLER (oben); S. 15: Fotolia.de – ArTo; S. 16-17: ACE/Gust; S. 19: ACE/Strehlau; S. 20: ACE/Gust; S. 22-23: ACE/Strehlau; S. 24: R+V Versicherung; S. 25: R+V Versicherung, R+V Versicherung; S. 26: Kreisverwaltung Groß-Gerau; S. 27: Kreisverwaltung Groß-Gerau (Mitte), Kreisverwaltung Groß-Gerau (unten); S. 29: Michael Penner; S. 30: Andreas Pleines IG Metall; S. 31: Betriebsrat Schaeffler Schweinfurt (oben), Fotolia.de – Kara (unten); S. 32: VVS (unten); S. 33: pexels.com; S. 34: ACE/Strehlau; S. 36-37: ACE; S. 41: pexels.com; S. 42: ACE; S. 43: C. KRAUTHAUSEN; S. 45: ACE (oben links), ACE/Strehlau (oben rechts), Fotolia.de – neuhold.photography (unten rechts); S. 46: Marcel Kanehl (links); Ralf-Uwe Limbach (rechts); S. 47: ACE (unten); S. 48: ACE/Emmerling; S. 50: pexels.com (unten); S. 51: pexels.com; S. 52-53: Fotolia.de – stockyimages; S. 54: Joachim E. Röttgers; S. 56: JobRad; S. 57: pexels.com (unten); S. 58: Fotolia.de – terovesalainen; S. 59: Fotolia.de – mphoto; S. 60: Fraunhofer IFF (oben); S. 61: DLR; S. 63: ACE/Gust

Rechtlicher Hinweis
 Die Meinungen, die in den Beiträgen der vorliegenden Publikation geäußert werden, entsprechen nicht in allen Fällen denen des Herausgebers. Darüber hinaus haftet der Herausgeber nicht für Urheberrechts-Verletzungen von Autorinnen und Autoren.

www.gute-wege.de

Ein Projekt des



UND WEITER GEHT'S

Gefördert durch



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE



Mit Unterstützung von

