



Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

Der Nutzen des Radverkehrs für die Betriebe

Für Unternehmen gibt es viele Gründe, die Fahrradnutzung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Arbeitswegen zu fördern. Auto-Parkplätze verbrauchen oftmals knappe Flächen auf dem Firmengelände und kosten Geld. Die Verkehrsprobleme während des Berufsverkehrs verursachen Verspätungen und Stress. Radfahren fördert die Gesundheit und Fitness auf dem Arbeitsweg, erhöht die Produktivität am Arbeitsplatz und reduziert krankheitsbedingte Fehlzeiten. Darüber hinaus ist der Verkehr eine zentrale Stellgröße der ökologischen Bilanzen und somit ein Erfolgsfaktor für die selbst gesetzten Umweltziele vieler Unternehmen. Eine immer größere Bedeutung gewinnen positive Effekte für die Außendarstellung des Unternehmens: Als umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und flexibles Verkehrsmittel kann das Fahrrad zum Bestandteil einer auf Nachhaltigkeit und Modernität ausgerichteten Unternehmenskultur werden. Hierzu kann nicht nur die Radnutzung auf den Wegen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz beitragen: Auch für Außentermine oder zur Führung von Besuchergruppen kann das Fahrrad genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund setzen immer mehr Betriebe Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs um. Im Hintergrund steht das Konzept des sogenannten betrieblichen Mobilitätsmanagements, ein Ansatz der in Praxis und Wissenschaft zunächst im Ausland, in jüngster Zeit aber auch in Deutschland eine immer größere Beach-

tung findet. In dieser Ausgabe soll das Konzept des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Fokus auf den Radverkehr dargestellt werden. Neben der Grundidee des Ansatzes und den unterschiedlichen Handlungsfeldern gilt das Interesse vor allem den international hervorstechenden Beispielen einer besonders weit reichenden und konsequenten Radverkehrsförderung in den Betrieben.

Betriebliches Mobilitätsmanagement und Mobilitätspläne

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, die Verkehrsteilnehmer in ihrem Verkehrsverhalten und in der Wahl

Titelbilder: Beschäftigte nutzen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. © riese und müller GmbH (linkes Bild), Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (rechtes Bild)

Inhalt

=====	Der Nutzen des Radverkehrs für die Betriebe 1
=====	Betriebliches Mobilitätsmanagement und Mobilitätspläne 1
=====	Einrichtung von Mobilitätsbeauftragten und Arbeitsgruppen 2
=====	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs 3
=====	Fazit 4

der Verkehrsmittel zu beeinflussen, um die Nutzung des Fahrrads, des öffentlichen Nahverkehrs oder auch Fahrgemeinschaften zu fördern. Dabei werden oft unterschiedliche Handlungsstrategien kombiniert. Eine besondere Bedeutung haben dabei Informations- und Beratungsangebote sowie Kampagnen, sogenannte nicht-infrastrukturelle Maßnahmen.

In Großbritannien fördert die Regierung die Einführung von Mobilitätsplänen auf der lokalen Ebene. Neben den Kommunen (vgl. FoR O-1 „Lokale Verkehrsentwicklungspläne“) werden auch Betriebe und öffentliche Einrichtungen dazu aufgefordert, eine Strategie zu entwickeln, um die negativen Effekte des von ihnen er-

zeugten Verkehrs zu minimieren. Für neu entstehende Bürostandorte mit einer Größe von mehr als 2500 m² ist die Erstellung eines Mobilitätsplans verpflichtend. Diese Pläne sollen den Betrieben als Rahmen dienen, um übergeordnete Ziele zu definieren und daraufhin einzelne Maßnahmen zu konzipieren. Darüber hinaus eröffnen sie die den Unternehmen die Möglichkeit, ihr Mobilitätsmanagement in die Verkehrsentwicklungspläne der jeweiligen Städte und Gemeinden einzubetten. Im Rahmen der Mobilitätspläne werden die Entwicklung des von den Betrieben und öffentlichen Einrichtungen ausgehenden Verkehrs detailliert analysiert und mögliche Verlagerungspotenziale herausgearbeitet. Die Planung soll sich flexibel an den sich wandelnden Kontext der einzelnen Betriebe anpassen. Deshalb kann die Umsetzung der betrieblichen Mobilitätspläne als Prozess modelliert werden, wie die Abbildung links anhand des Beispiels eines Krankenhauses veranschaulicht. Zunächst ist es notwendig, die Ausgangsbedingungen vor Ort in den Betrieben zu erfassen und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren (Betriebsleitung, den für das Mobilitätsmanagement Verantwortlichen, kommunale Verwaltung) zu organisieren. Daraufhin lassen sich die Ziele, einzelne Maßnahmen und Evaluationskriterien festlegen, welche den Kern des betrieblichen Mobilitätsplans bilden. Daran anschließend können Handlungsstrategien für einzelne Teilaspekte (wie etwa den Besucherverkehr oder den betrieblichen Fuhrpark) konkretisiert werden. Als vorläufiges Ergebnis wird der Mobilitätsplan in Form eines Dokuments betriebsintern und öffentlich zugänglich gemacht. Besonders wichtig ist es, die Inhalte der Mobilitätspläne sowohl in den Einrichtungen als auch in der Öffentlichkeit zu vermitteln und zu kommunizieren.



Umsetzung der Mobilitätspläne in britischen Krankenhäusern.
Quelle: NHS. Grafik: DiFu

Einrichtung von Mobilitätsbeauftragten und Arbeitsgruppen

Um langfristig ein erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren, ist es notwendig, einen verbindlichen formalen Rahmen zu schaffen. Eine oder mehrere Personen sollten die Rolle der Mobilitätsbeauftragten, resp. Mobilitätsmanagers, übertragen bekommen und somit verantwortlich für die Planung, Koordinierung und Durchführung des Mobilitätsmanagements sein. Darüber hinaus ist es für viele Unternehmen sinnvoll, eine Arbeitsgruppe zum Thema Mobilität einzurichten. Die darin engagierten Personen beschäftigen sich weniger zeitintensiv mit Fragen des Mobilitätsmanagements, stehen den Mobilitätsmanagern jedoch

Quellen und weitere Informationen

www.mobilitaetsmanagement.nrw.de: Seiten der Transferstelle Mobilitätsmanagement des ILS-Instituts in Dortmund. Umfassende und verständlich aufbereitete Informationen zum Thema Mobilitätsmanagement, insbesondere zur Einführung geeignet. Thematisch untergliederte Sammlung relevanter Internet-Links

www.effizient-mobil.de: Angebot der deutschen Energieagentur (DNA). Informationen zum Thema Mobilitätsmanagement

www.epomm.org: Internetpräsenz des breit angelegten europäischen EPOMM-Projekts. Beschreibung der „MAX-Instrumente“ zur Implementation eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

als planendes und beratendes Gremium zur Seite. Zudem kann sich die Belegschaft in spezifischeren Interessengruppen, wie etwa einer betrieblichen Radfahrergruppe, engagieren. Ein guter Kontakt zu den relevanten unternehmensexternen Akteuren, wie z.B. den lokalen Verkehrsbetrieben oder der ADFC-Ortsgruppe, trägt oft wesentlich zum Erfolg der Maßnahmen bei.

Mittelfristig sind auch unterstützende Rahmensetzungen auf der nationalen Ebene entscheidend dafür, wie erfolgreich in den Betrieben Ansätze des Mobilitätsmanagements umgesetzt werden können. In Italien und Belgien werden Betriebe ab einer bestimmten Mitarbeiterzahl verpflichtet, einen Mobilitätsplan zu entwickeln. In Frankreich und Großbritannien werden die Kommunen dazu angehalten, das Mobilitätsmanagement der lokal ansässigen Unternehmen in ihre Verkehrsentwicklungspläne zu integrieren. In einigen Ländern steht die Unterstützung durch Informationen und Beratungsangebote im Mittelpunkt der staatlichen Strategien, so z.B. in Großbritannien und Österreich.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Kampagnen und Informationsvermittlung

Bezogen auf den Radverkehr können, neben der Empfehlung gut befahrbarer Wegstrecken, insbesondere Sicherheitsratschläge Inhalte der Beratungsgespräche sein, welche die Arbeitsgruppe Mobilität den Mitarbeitern anbietet. Darüber hinaus lassen sich Medien dazu nutzen, Informationen zu den Nutzungsmöglichkeiten der unterschiedlichen Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu vermitteln und diesbezügliche Kommunikation anzuregen. Die Fachhochschule Joanneum im österreichischen Graz veranstaltet regelmäßig sogenannte Mobilitätstage, um die Angestellten und die Studierenden zur Nutzung des Fahrrads zu motivieren und ihre diesbezüglichen Unterstützungsangebote zu präsentieren: Den Besuchern werden z.B. ein Radfahrerbuffet, die Möglichkeit zur Fahrrad-Codierung, Mobilitätsinformationen, ein Fitnesscheck und ein Preisausschreiben geboten.

Infrastrukturelle Maßnahmen

Auch wenn das Konzept Mobilitätsmanagement vielerorts mit nicht-investiven Strategien der Verkehrsplanung gleichgesetzt wird, lassen sich, mit Blick auf den Radverkehr und die Strategien der Betriebe, eine Reihe infrastruktureller Maßnahmen dem Ansatz zuordnen.



Trockenschränke für Radfahrer in einem schleswig-holsteinischen Krankenhaus. © Kirsten Kock, VCD Schleswig-Holstein

- Das Vorhandensein geeigneter Fahrradabstellanlagen ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wege zum Arbeitsplatz mit dem Rad zurückgelegt werden. Stellplätze sollten in ausreichend großer Zahl und an geeigneten Stellen vorhanden sein, bspw. am Werkstor, vor jeweiligen Eingängen zu den Gebäuden, im Innern der Gebäude oder in der Tiefgarage. Die Anlagen sollten überwacht und überdacht sein. Sinnvoll ist es darüber hinaus, Einschließmöglichkeit für Fahrradzubehör, wie etwa Taschen und Helme, anzubieten.
- Mitarbeiter, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, sollten die Gelegenheit bekommen, ihre feuchte Kleidung vor Beginn der Arbeit zu wechseln und ggf. zu duschen (Umkleieräume, Trockenschränke, Duschkmöglichkeiten).
- Um Radfahrern den Zugang zum Unternehmensgelände zu erleichtern, lassen sich spezielle Fahrradschleusen und Drehkreuze an den Eingangstoren installieren.



Fahrradgerechtes Drehkreuz am Betriebseingang.
© Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main

www.mobilitymanagement.be/deutsch: „Toolbox“ speziell für das Handlungsfeld des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Entwickelt im Rahmen des EU-Projektes „SAVE II“

www.klimaaktiv.at/filemanager/download/64913
Broschüre des österreichischen Ministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

- Auf größeren Werksgeländen kann eine geeignete Gestaltung der Wege die Fahrradnutzung erleichtern.
- Wartungs- und Reparaturangebote erlauben es, kleinere Defekte am Fahrrad während eines Arbeitstages zu beheben. Darüber hinaus erleichtern Serviceangebote, wie beispielsweise Steckdosen zum Anschluss von Pedelec-Akkus, den Mitarbeitern die Fahrradnutzung.



Wetterschutzte Abstellanlagen im Keller eines Betriebs.
© Kirsten Kock, VCD Schleswig-Holstein

Manche Betriebe bieten ihrer Belegschaft einen Pool von Firmenfahrrädern an, der zu geschäftlichen Zwecken und in einigen Firmen sogar privat genutzt werden darf. Besondere Potenziale haben dabei elektronisch unterstützte Pedelecs, mit denen sich auch weitere und topographisch anspruchsvolle Wege bequem zurücklegen lassen.

Finanzielle Unterstützung

Um die Mitarbeiterschaft zum Umsteigen zu bewegen, ist es wichtig, die Fahrradnutzung auch finanziell attraktiv zu gestalten. Fahrten mit dem Rad können durch die Zahlung einer Prämie, z.B. in Form einer Kilometerpauschale, vergütet werden. Solch eine Prämie kann entweder grundsätzlich für die Nutzung des Fahrrads ausgeschrieben oder aber im Sinne eines Schlechtwetter-Geldes für Radfahrten bei widrigen Bedingungen ausgezahlt werden. Darüber hinaus besteht für die Unternehmen die Option, die Mitarbeiter bei der Anschaffung von Fahrradzubehör oder auch von Fahrrädern finanziell zu unterstützen. Prämien für Radfahrer lassen sich durch ein Umlagesystem finanzieren, indem z.B. die Auto fahrenden Beschäftigten ein Parkplatzgeld entrichten. Die Einführung derartiger Fördermaßnahmen bedarf verbind-

licher Regelungen, die z.B. in Betriebsvereinbarungen oder Tarifverträge integriert werden könnten.

Darüber hinaus ist die Gestaltung der nationalen Steuersysteme ausschlaggebend dafür, inwiefern den Mitarbeitern finanzielle Anreize in Aussicht gestellt werden können. Aus Sicht der Arbeitnehmer ist hier eine ausreichend hohe und verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale (wie z.B. in Belgien) von besonderem Interesse, aus Sicht der Arbeitgeber eine möglichst niedrige steuerliche Belastung von Ausgaben für das betriebliche Mobilitätsmanagement (wie z.B. in Großbritannien). In den Niederlanden führte 1995 eine gemeinsame Petition des Radfahrerverbands, des Fahrradindustrieverbands und einer Stiftung zu einer Steuerreform, die darauf abzielte, die Fahrradnutzung im Berufsverkehr attraktiver zu gestalten: Arbeitgeber konnten fortan Diensträder steuerlich abschreiben, Arbeitnehmer müssen von der Firma bereitgestellte Diensträder nur noch mit einem geringen Betrag als Lohn versteuern. Geschäftsreisen mit dem Privatfahrrad können durch den Arbeitgeber steuerfrei vergütet oder – wenn keine Vergütung erfolgt – durch den Arbeitnehmer steuerlich abgesetzt werden. Weitere Leistungen des Arbeitgebers, wie Vergütungen an Schlechtwettertagen oder Fahrradreparaturen, können ohne steuerliche Belastungen erfolgen.

Fazit

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Bedeutung des Faktors „Nachhaltigkeit“ in der Außendarstellung (großer) Unternehmen ist das Interesse an Ansätzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den letzten Jahren rapide angewachsen. Praxisbeispiele aus Deutschland und Europa zeigen, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen dazu beitragen kann, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zugunsten des Radverkehrs zu beeinflussen. Für den Erfolg mitentscheidend ist in den meisten Fällen eine gute Zusammenarbeit zwischen den Betrieben und den kommunalen Akteuren. So ist es beispielsweise Aufgabe der Städte und Gemeinden, Radverkehrsinfrastrukturen zu bauen und instand zu halten, mit denen die Betriebe an das Verkehrsnetz angeschlossen werden.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Tobias Mettenberger, Jörg Thiemann-Linden
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de