

Gefördert durch



Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum



Erkenntnisse zu überbetrieblichem Mobilitätsmanagement aus dem Modellprojekt 3mobil (2014 – 2016)

Das vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg geförderte Projekt „Modellregion für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum“ wurde 2014 bis 2016 in Kooperation zwischen den drei Landkreisen Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis, Tuttlingen, der Industrie- und Handelskammer sowie dem Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg durchgeführt. Gegenstand ist die Verbesserung des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum. Begleitet von der Geschäftsstelle 3mobil mit Sitz in der IHK wurde einerseits ein strategischer Leitfaden für nachhaltige Mobilität durch Fraunhofer IAO erarbeitet und andererseits in drei Modellgewerbegebieten durch B.A.U.M. Consult überbetriebliche Mobilitätsmanagementprozesse initiiert. (www.3mobil.net)

Diese Broschüre fasst die Erkenntnisse aus dem 3mobil Teilprojekt zu überbetrieblichem Mobilitätsmanagement zusammen, um anderen Regionen, Gewerbegebieten und Betrieben den Transfer der im 3mobil Modellprojekt gewonnenen Erfahrungen zu ermöglichen.

Der „schnelle Leser“ findet als Kapitel IV eine prägnante Zusammenfassung der Erkenntnisse in Form von Checklisten zum Gesamtvorhaben und verschiedenen Themenbereichen.

November 2016

Erstellung dieser Broschüre im Auftrag der Projektpartner durch
B.A.U.M. Consult GmbH (www.baumgroup.de)



Inhalt

Das Modellprojekt 3mobil.....	1
I. Beispielhaftes Vorgehen im Teilprojekt überbetriebliches Mobilitätsmanagement	2
1. Bestandsaufnahme Gewerbegebiete.....	3
2. Bestandsaufnahme Betriebe.....	3
3. Überbetrieblicher Erfahrungsaustausch und Maßnahmen-entwicklung	5
II. Lessons learnt – Übergeordnete Erkenntnisse für den Transfer in andere Regionen	6
Mobilitätswende im ländlichen Raum – eine Daueraufgabe und die Pkw-Dominanz besteht weiter:.....	6
ÖPNV hat nur begrenzten ökonomischen Spielraum:	6
Mobilitätswende mit Entschlossenheit und Konsequenz:.....	7
Leitbild basiert auf Konsens und gibt strategische Orientierung	7
Elektromobilität als Türöffner aber nicht Allheilmittel.....	8
Digitalisierung schafft Akzeptanz für intermodale Verkehrsketten	9
III. Lessons learnt – thematische Erkenntnisse für den Transfer in ähnliche Projekte.....	12
1. Leitprojekt: Elektromobilität richtig integrieren	12
2. Leitprojekt: Mitfahren	14
3. Leitprojekt: Mit dem Rad zur Arbeit	16
4. Leitprojekt: Mit dem ÖPNV zur Schicht	18
5. Leitprojekt: Mobilitätsoptionen kennen und nutzen.....	19
IV. Zusammenfassung / Checklisten.....	21

Das Modellprojekt 3mobil

Das zweijährige Modellprojekt 3mobil mit einem Volumen von 365.000 € wurde mit 219.000 € (60%) durch das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg gefördert. An der Finanzierung beteiligten sich die drei Landkreise, der Regionalverband und die IHK SHB.



Abbildung 1: Logo der Kampagne "Neue Mobilität: bewegt nachhaltig" der Landesregierung in Baden-Württemberg

Im Teilprojekt I wurde ein Strategieleitfaden von Fraunhofer IAO aus Stuttgart bearbeitet. Er befindet sich zur Einsichtnahme und zum Download auf der 3mobil Website (www.3mobil.net). Neben den langfristigen Entwicklungszielen werden für die zentralen Handlungsfelder 10 Leuchtturmprojekte vorgeschlagen – darunter unter anderem Mobilpunkte, 3mobil-Card / App, Mobilitätsinfopakete, Echtzeitinformationen an den Haltestellen etc.



Das Teilprojekt II „Überbetriebliches Mobilitätsmanagement“ wurde in den Gewerbegebieten der Modellgemeinden Schramberg-Sulgen, Rietheim-Weilheim und St. Georgen durchgeführt. Zahlreiche Vor-Ort-Workshops, Mitarbeiterbefragungen und Wohnstandortanalysen für 15 der dort ansässigen Betriebe mit insgesamt über 6000 Mitarbeitern bildeten die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung und Umsetzung der Leitprojekte. Dazu zählen z.B. Verbesserungen im ÖPNV, Fahrrad (Pedelec)-Förderung, Mitfahrbörsen, die Integration von Elektrofahrzeugen in Fuhrparks und die Weiterentwicklung von Mobilitätsinformationen und Policies.

Es ist beabsichtigt, die erfolgreiche Initialphase von 3mobil konkret mit einem Förderprojekt zur Einrichtung von Mobilpunkten in den drei Landkreisen fortzuführen.

I. Beispielhaftes Vorgehen im Teilprojekt überbetriebliches Mobilitätsmanagement

In diesem 3mobil Teilprojekt wurden in Kooperation mit der B.A.U.M. Consult GmbH (www.baumgroup.de) **modellhafte Maßnahmen für überbetriebliches Mobilitätsmanagement** in den folgenden **drei**

ausgewählten Gewerbegebieten (GWG) durchgeführt:

- Landkreis Rottweil: Schramberg/GWG Sulgen
- Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis: St. Georgen/GWG Hagenmoos-Engele (Peterzell)
- Landkreis Tuttlingen: Rietheim-Weilheim/GWG Untere Breite/Dillgarte



Abbildung 2: Lage der Modellkommunen in Baden-Württemberg

Folgende **Arbeitsschritte** wurden im Teilprojekt durchgeführt:

1. Bestandsaufnahme in den Gewerbegebieten
2. Bestandsaufnahme in den Betrieben
3. Erfahrungsaustausch, Maßnahmenentwicklung (**überbetrieblich**) in Workshops

1. Bestandsaufnahme Gewerbegebiete

In einem ersten Schritt wurden vorhandene Verkehrs- und Mobilitätsdaten der drei Gewerbegebiete erfasst und analysiert. Dies umfasste die Verkehrsinfrastruktur (Engpässe, Stärken, Schwächen), vorhandene Mobilitätsangebote vor Ort (inkl. der Zusammenhänge mit Schülerverkehren oder privaten Mobilitätsangeboten). Die Ergebnisse wurden in einer sogenannten **SWOT-Analyse** zusammengefasst.

2. Bestandsaufnahme Betriebe

In insgesamt über 20 **Vor-Ort-Terminen** wurden Informationen zu Mitarbeitermobilität¹, Fuhrpark, Dienstreisen und Kundenverkehren gesammelt. Die Betriebe erhielten fachliche und methodische Unterstützung durch ein Management-Tool, bei Mitarbeiterbefragungen sowie Wohnstandort-Analysen. Insgesamt 11 Betriebe führten **Mitarbeiterbefragungen durch**, über 2000 der insgesamt 6000 Mitarbeiter aus allen drei Gewerbegebieten haben sich hieran beteiligt. Um Aufschluss über die Pendlerströme zu erhalten, haben einige Betriebe ergänzend eine **Wohnstandortanalyse**

durchgeführt. Hierbei wurden die Wohnorte (Straße und Ort) der Mitarbeiter anonymisiert erfasst, auf Gewerbegebietebene aggregiert und ausgewertet.

¹ Die männlichen Wortformen wie „Pendler“ oder „Mitarbeiter“ schließen sowohl weibliche als auch männliche **Personen** ein.

<p><u>Landkreis Rottweil</u> <u>GWG Schramberg-Sulgen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Herzog GmbH • Hugo Kern und Liebers GmbH und Co. KG • MS Schramberg GmbH & Co. KG • Schneider Schreibgeräte GmbH • SCHWEIZER ELECTRONIC AG • TRUMPF Laser GmbH • Herzog GmbH 	<p><u>Schwarzwald-Baar-Kreis</u> <u>GWG Hagenmoos-Engel</u> <u>in St. Georgen-Peterzell</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ebm-papst GmbH & Co. KG • Grässlin Präzisionstechnik GmbH • SCHUNK Electronic Solutions GmbH • sortimat Handling Systems • Stermann Technische Systeme GmbH 	<p><u>Landkreis Tuttlingen</u> <u>Gemeinde Rietheim-Weilheim:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • e-Motion Technologies • Hermann Koch GmbH & Co. KG • Jarit GmbH • Kartal Tankstellen GmbH & Co. KG • Marquardt GmbH • WERMA Signaltechnik GmbH & Co. KG
---	---	--

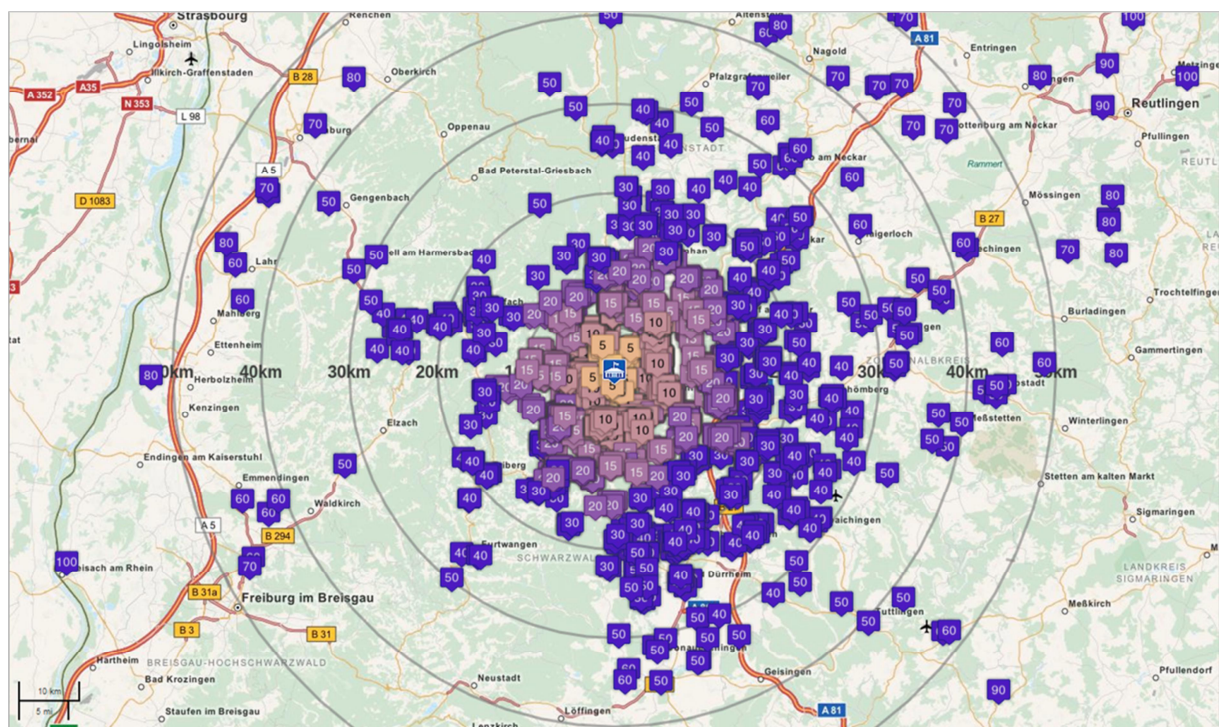


Abbildung 3: Visualisierung der Wohnorte von Mitarbeiter auf Basis anonymisierter Adressen (alle beteiligten Betriebe)

Erkenntnisse für die Gewerbegebiete durch die Wohnstandortanalysen

- Aufgrund der überwiegend kurzen Pendeldistanzen (zwischen 61-67 % < 10 km; 75 % -85 % < 15 km) besteht in allen drei GWG hohes Potenzial für den Umstieg auf das Fahrrad bzw. Pedelec.

Ein Großteil der **Mitarbeiterwohnorte** aus Rietheim-Weilheim liegt **entlang der Ringzugstrecke**, mit Schwerpunkt im nahegelegenen Tuttlingen.

Hier besteht ein **hohes Potenzial für den Umstieg auf den ÖPNV** oder zur Bildung von **Fahrgemeinschaften**.

- Ein Großteil der Mitarbeiter in St. Georgen-Hagenmoos und Schramberg-Sulgen wohnt entlang der **Hauptverkehrsachsen**, für das Gewerbegebiet Hagenmoos kommt ein 1/3 aus St. Georgen selbst. In beiden Fällen besteht ebenfalls ein hohes Potenzial zur Bildung von **Fahrgemeinschaften**.

Als Ergebnis wurden **folgende fünf Leitprojekte** für die Umsetzung entwickelt:

- E-Mobilität richtig integrieren
- Fahrradförderung
- Gemeinsam zur Schicht per ÖPNV
- Mitfahren
- Mobilitätsvielfalt kennen und nutzen

Die Umsetzung der fünf Leitprojekte wird ab Seite 12 dieser Broschüre beschrieben.

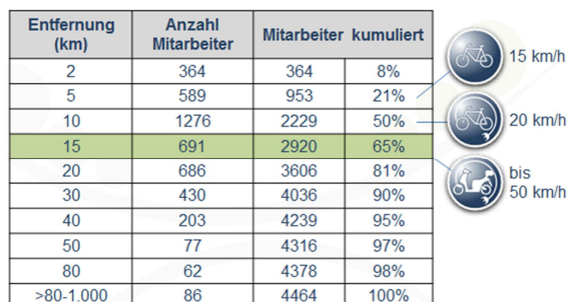


Abbildung 4: Entfernung vom Arbeitsort zu den Wohnorten der Mitarbeiter und Potenziale für alternative Mobilitätsoptionen

3. Überbetrieblicher Erfahrungsaustausch und Maßnahmenentwicklung

Der Erfahrungsaustausch im Gesamtprojekt wurde durch drei gewerbegebietsübergreifende Themenworkshops sichergestellt.

III. Lessons learnt – Übergeordnete Erkenntnisse für den Transfer in andere Regionen

Mobilitätswende im ländlichen Raum – eine Daueraufgabe und die Pkw-Dominanz besteht weiter

Ausgangspunkt für das Projekt war, dass Mobilität im ländlichen Raum anderen Rahmenbedingungen unterliegt als in urbanen Räumen. Dieser Umstand lässt sich vor allem daran festmachen, dass der **Motorisierte Individualverkehr (MIV)** mit dem Pkw sowohl im Straßenraum als auch in den „Köpfen“ dominiert. Ein Wandel hin zu stärkerer Akzeptanz und Nutzung alternativer Mobilitätsformen, wie in Städten, kann in ländlichen Räumen wie der Projektregion nur allmählich Platz greifen, zumal ein allgegenwärtiger Problemdruck fehlt. Parkplatznot tritt nur lokal auf, Spritpreise sind günstig und Rush-Hour-Stress wie im Stuttgarter Raum ist nahezu unbekannt. Das Auto ist nach wie vor und stärker als im urbanen Raum im Fokus der individuellen Mobilität als Status-Symbol und Universaltautent.

Der Mobilitäts- und Verkehrsbereich gehört mit zu den resistantesten was Veränderungen angeht. Damit kommt der **Daueraufgabe** einer **Mobilitätswende** eine besondere Rolle zu. Der Wandel hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätssystem erfordert eine starke Beharrlichkeit und eine aktive Mitgestaltung unterschiedlicher Akteure. Eine **Geschäftsstelle für nachhaltige Mobilität** kann hierbei als zentrale Anlauf-, Koordinations- und Kommunikationsstelle eine zentrale Rolle einnehmen, um die Pro-

zesse des Wandels zu moderieren und zu koordinieren.

ÖPNV hat nur begrenzten ökonomischen Spielraum



Durch einen relativ **kleinen potenziellen Kundenkreis** sind die wirtschaftlich tragfähigen Gestaltungsmöglichkeiten für den Ausbau und die Angebotsverbesserung alternativer Verkehrsträger, vor allem im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), eingeschränkt.

Die Verkehrspolitik auf Bundes- und Landesebene fokussiert sich auf die großen **Ballungszentren**. In größeren Städten - auch in Baden-Württemberg - sind die Problemlagen (Feinstaubbelastung, Staus,...) drastischer als im ländlichen Raum und dadurch stärker präsent. Urbane Räume bieten für die Verkehrspolitik mehr Handlungsoptionen und Erfolgsgeschichten im Öffentlichen Verkehr, neue Mobilitätsformen wie Carsharing lassen sich dort wesentlich einfacher auch als Geschäftsmodelle wirtschaftlich darstellen. Kurz: Das gesamte Verkehrssystem großer Städte befindet sich in einer dynamischeren Entwicklung. Auf kommunalpolitischer Ebene erfährt das Thema „**Mobilität im ländlichen Raum**“ eine zunehmende Aufmerk-

samkeit, denn es entwickelt sich zum erfolgskritischen **Standortfaktor**.

- Dabei vermag entschlossene Verkehrspolitik unerwünschten **demografischen Entwicklungen** entgegenzuwirken.
- So kann der vermehrte Fortzug junger Menschen aus ländlichen Regionen durch gute **Mobilitätsangebote** abgemildert werden.

Moderne Betriebe wie in der 3mobil-Region brauchen – das hat sich im Teilprojekt gezeigt – eine gute verkehrliche **Erreichbarkeit, um Fachkräfte gewinnen und sichern zu können**. In Baden-Württemberg – auch in der 3mobil-Region – herrscht nahezu Vollbeschäftigung und mit zunehmenden Qualifikationsanforderungen an die Mitarbeiter wachsen die Rekrutierungsgebiete. Die Arbeitskräfte kommen nicht mehr nur von nebenan. Will der **Bus-Verkehr** neben dem klassischen Schülertransport einen Beitrag zum Mitarbeiterverkehr leisten, muss dieser gut vernetzt sein, sowohl Landkreis-übergreifend als auch mit dem überregionalen Takt, Tarif- und Informations-System.

Mobilitätswende mit Entschlossenheit und Konsequenz

Eine **grundlegende strukturelle Umgestaltung des ländlichen Verkehrssystems** gestaltet sich zäh, ist komplex, dauert lange und liegt in vielen Händen (Kompetenz und Konsequenz). Durchgreifende Veränderungen unterliegen **mutigen politischen einhelligen Entscheidungsprozessen**. Damit dies Politiker unabhängig von Tagespolitik durchhalten, braucht es einen breiten verlässlichen Konsens flankiert durch Unterstützungs-, Partizipations- und Planungs-

strukturen. Als ein Meilenstein für die Region kann in diesem Sinne die Einführung des **Ringzuges 2003** bezeichnet werden, der als **Rückgrat des ÖPNVs** nach wie vor prägende Wirkung entfaltet. Von ihm aus wird das nachgelagerte **Busnetz** organisiert und hieran können im Sinne des neuen Leitbildes auch **flexible Mobilitätsangebote anknüpfen** (vgl. Leitprojekt Mobilitätspunkte aus dem 3mobil-Leitfaden). Hiesige Mittelzentren ohne Ringzug-Anschluss empfinden sich durchaus im „Mobilitätschatten“.

Leitbild basiert auf Konsens und gibt strategische Orientierung

Der **Leitbildprozess** hat genau bei dieser grundlegenden Konsensfindung unter den Mobilitätsakteuren angesetzt, in dem er die tatsächlich **belastbaren Motive und Trägerstrukturen** identifiziert und mobilisiert hat. Dabei leistet die vorbildliche Trägerstruktur (Landkreise, Regionalverband, IHK und später im Projekt auch HWK) des 3mobil-Projektes fundamental wichtige Koordinierungsfunktionen und bereitet den Boden für ihre Akteure sich in überregionalen Kooperationen zusammenzufinden. Die Geschäftsstelle hat dabei die Netzwerkbildung erheblich vorangetrieben. Die im Stakeholderprozess entwickelten **Leitprojekte** bewegen sich bewusst auf strategischer Ebene. **Politik** und **Verwaltungshandeln** können sich an diesen Leitideen dauerhaft orientieren und diese ggf. fortschreiben. Sie ersetzen allerdings nicht die vielfältigen, tagtäglichen Einzelentscheidungen, in denen das Verkehrsgeschehen umzubauen ist. Als Querschnittsthema berührt Mobilität auch Themen der **kommunalen Pla-**

nungshoheit wie Siedlungsplanung und Sicherung der Grundversorgung.

Elektromobilität als Türöffner aber nicht Allheilmittel

Elektromobilität genießt im Zuge der künftigen Verkehrsentwicklung eine hohe Aufmerksamkeit. Die **Klimaschutzpotenziale** sind aufgrund der Motoreffizienz und der Einsatzmöglichkeiten erneuerbaren Stroms herausragend. Eine **Mobilitätswende** kann jedoch nicht alleine durch die Umstellung auf eine andere Antriebstechnik erreicht werden.



Quelle: Stadt Schramberg

Es geht um **Veränderungen im Mobilitätsverhalten** (Vermeiden, Verlagern, Vernetzen). Elektrofahrzeuge regen durch ihre **begrenzte Reichweite** und die **veränderte Modellpalette** (Kleinfahrzeuge) Änderungen des **Nutzungsverhaltens** an. Je nach

Mobilitätsbedarf werden situativ verschiedene Optionen einbezogen (**Multimodalität, Nutzen statt besitzen**). So konnte das große Interesse an Elektromobilität auch im ländlichen Raum als **Türöffner für verändertes Mobilitätsverhalten** an sich genutzt werden. Im Rahmen des 2. Teilprojektes konnte mit publikumswirksamen Elektromobilitätsaktionstagen (Rietheim-Weilheim) erhebliche **Begeisterung** für das Thema entfacht und die Anschaffung des geeigneten Vehikels unterstützt werden. Um Elektrofahrzeuge in größerem Umfang einzuführen, muss zunächst die entsprechende **Infrastruktur** ausgebaut werden. Hierfür sind **systematische Planungen** und mittelfristige Planungshorizonte notwendig. Innerhalb des 3mobil-Projektes wurden vom Regionalverband entsprechende **Arbeitskarten zum Ladestellenausbau** angefertigt und seitens der IHK ein Arbeitskreis eingerichtet, der die Expert und Entscheider aus Energiewirtschaft und Vorreiberbetrieben zusammenbringt.

Pedelecs können auch ohne öffentliche Ladeinfrastruktur eingesetzt werden.

Aus den Wohnstandortanalysen der teilnehmenden Betriebe konnte ein erhebliches Pkw-**Substitutionspotenzial** (ca. 20%) für Pedelecs bei Kurzstreckenpendlern (bis 15km) auch im hügeligen Gelände identifiziert und mit betrieblichen Fahrradförderungen (**Jobrad**) angegangen werden. Hier zeigen sich die Stärken des ländlichen Raums, die **Wertschöpfungstiefe** (Einkauf, Reparatur, Leasing) bewusst mit örtlichen Anbietern zwischen Betrieb, Mitarbeiter und Mobilitätsanbieter, Fahrradläden lokal ausschöpfen zu können und zu wollen.



Quelle: IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Abbildung 5: Verkehrsminister Winfried Herrmann bei der Abschlussveranstaltung von 3mobil

Dieser **regionale „Selbsthilfe-Gedanke“** war im Übrigen auch eine der Erkenntnisse zur Organisation von Carsharing-Angeboten. Große kommerzielle Anbieter werden auch in Zukunft den ländlichen Raum nur teilweise erschließen. Woher können also die Fahrzeuge kommen?

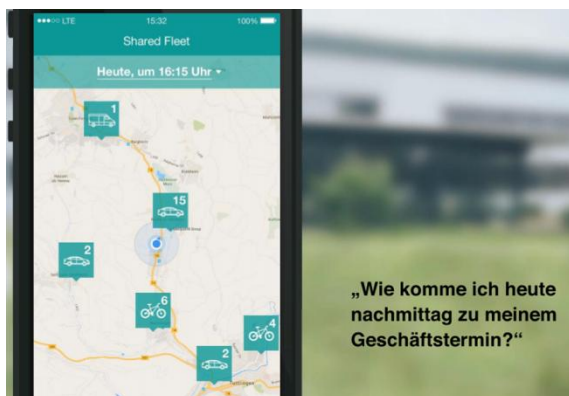


Abbildung 6: Benutzeroberfläche einer Buchungssoftware für Firmenflotten (Quelle: shared e-fleet)

Im Teilprojekt 2 wurde die Idee der **Corporate Carsharing-Idee** weiterverfolgt, wonach entsprechende Fahrzeuge aus den behördlichen und betrieblichen Fuhrparks vor Ort „feierabends und wochenends“ entstammen könnten und dann mittels professioneller **Buchungssoftware** (z.B. „Shared E-Fleet“) den Bürger zur Verfügung

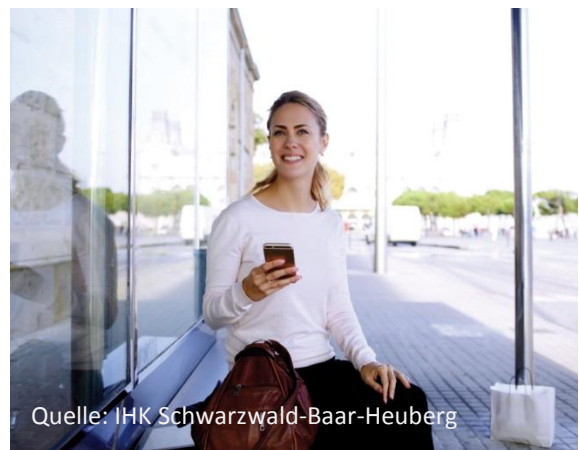
stehen können oder auch zwischen Betrieben gepoolt werden können.



Abbildung 7: Logo der Buchungssoftware "shared e-Fleet"

Gewerbegebiete mit größeren **Fuhrparks** können sogar am Ende Stützpunkte (Mobilpunkte) eines flächendeckenden Netzwerkes mit einer **gemeinsamen Buchungsplattform** in der Region werden.

Digitalisierung schafft Akzeptanz für intermodale Verkehrsketten



Quelle: IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Als große Chance für eine veränderte Mobilität in der Projektregion lassen **sich intermodale Verkehrsketten** erkennen, in denen der ÖPNV auch durch private und damit flexiblere oder ehrenamtlich und damit auch weniger rentable Angebote eingerahmt werden können. Hierbei schafft insbesondere die **Digitalisierung** eine größere **Informationstransparenz** und damit **Akzeptanz**. Durch neue technische Lösungen werden **verkehrsträgerübergreifende Routenführungen, Vernetzung und Abrechnung** möglich und für die Kund nutzerfreundlich gestaltet. Eine wesentliche

Errungenschaft innerhalb der Einführung von betrieblichen, kommunalen und landkreisweiten **Pendlerportalen** (flinc und twogo) ist insbesondere im Schwarzwald-Baar-Kreis die **Verknüpfung** der Suchanfragen sowohl mit **Mitfahrgelegenheiten** als auch mit geeigneten **ÖPNV-Angeboten**. Somit konnten „**Kannibalisierungs-Bedenken**“ (die durchaus in urbanen Räumen als berechtigt eingeschätzt werden) ausgeräumt werden und sogar die **Trägerschaft** der Mitfahrbörse flinc vom ÖPNV-Anbieter SüdbadenBus (SBG) übernommen werden. Bei Umfragen unter den 6000 Mitarbeitern der am Teilprojekt 2 teilnehmenden Betriebe zeigt sich, dass ein erheblicher Teil zunächst nicht auf ÖPNV-Angebote umsteigen will oder kann. Für diese Zielgruppe sind **flexible Mitfahrloösungen** über Portale die Option der Wahl. Die Quote der alleinfahrenden Pendler und damit auch die Umwelt- und Infrastrukturbelastung kann damit verringert werden. Außerdem lässt sich mit Mitfahroptionen die Erreichbarkeit für Fachkräfte ohne Pkw sicherstellen. Das A&O für Mitfahrbörsen ist die **kritische Masse an Teilnehmenden**. Durch die **überbetriebliche** Organisation der Mitfahrbörsen konnte die Wahrscheinlichkeit eines „liquiden“ Vermittlungsmarktes entscheidend erhöht werden. Schließlich geht es darum, dass bei heutigen **flexiblen Arbeitszeiten** aus verschiedenen Angeboten auch das situativ passende dabei ist. Verlässlichkeit – so zeigten die Mitarbeiter-Umfragen – gilt als eine zentrale Anforderung, „wenn man sich schon auf

Mobilitätsalternativen einlässt“. **Vertrauensaufbau** und **Verhaltensänderung** dauern länger als eine 2jährige Projektlaufzeit. Umstiegsfolge kommen allmählich, lassen sich aber nicht immer nachweisen, wenn zum Beispiel Dauerfahrgemeinschaften nicht mehr auf den Plattformen aktiv sind.

Ein **integriertes Mobilitätsmanagement** auf betrieblicher oder überbetrieblicher Ebene geht einher mit Kosteneffizienz, Gesundheits-, Umweltschutz sowie mit Personalentwicklungsmotiven. Allerdings können erst durch **Kooperationen** zwischen Betrieben (Gewerbegebietsebene), Kommunen (Gemeinde, Landkreis) und ÖV-Anbietern, Kammern oder Regionalverband durchschlagende Verbesserungen eingeleitet werden. Durch eine enge Zusammenarbeit können mehrere wichtige Elemente einer langfristigen Mobilitätsstrategie entwickelt und verwirklicht werden:

- Bündelung kritischer Nachfragemengen (ÖPNV und Mitfahren)
 - Vernetzung intermodaler Angebote und Services (Portale)
 - Abstimmung, Planung und Umsetzung (PPP) von Infrastruktur (Ladestellen, Mobilitätsstationen, P&R, B&R, Carsharing)
- Aus den Erfahrungen des Projektes lässt sich ableiten, dass neben die drei Handlungs-Prinzipien der Mobilitätswende: „**Vermeiden**“, „**Verlagern**“ und „**verträglich abwickeln**“ ein neues, viertes Element tritt: „**Vernetzen**“.



Abbildung 8: Die Chancen des Mobilitätsmanagements

IV. Lessons learnt – thematische Erkenntnisse für den Transfer in ähnliche Projekte

1. Leitprojekt: Elektromobilität richtig integrieren



Quelle: IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Betriebe tun sich nach wie vor schwer, im größeren Stil **Elektrofahrzeuge** in ihren **Fuhrparks** zu integrieren. Folgende **Problemstellungen** konnten im Projekt identifiziert werden:

- **Fehlendes Wissen** zu **geeigneten Poolfahrzeugen** (Hierzu hat der IHK-Arbeitskreis Elektromobilität reagiert und Qualifizierungen angeboten)
- **Fehlender Überblick** zur derzeitigen und künftigen Verfügbarkeit geeigneter **Ladestellen** in der Gesamtregion
- **Fehlende Wirtschaftlichkeit** und **Zutrauen** in die **Alltagstauglichkeit**

Trotzdem: Die Gemeinde **Rietheim-Weilheim** mit dem „**E-Bürgermeisterauto**“ und auch die Landkreise mit ersten E-Dienstwagen zeigen, dass neue Wege in kommunalen und betrieblichen Fahrzeugflotten mit Entschlossenheit auch heute schon gegangen werden können. **Engagier-**

te Betriebe vor Ort, wie **Marquardt** und **WERMA**, sehen in der Elektromobilität auch ein Zukunftsthema für ihre **Produkte** und schaffen erste E-Fahrzeuge für den Selbstversuch an.

Dem stehen jedoch **Hemmnisse** gegenüber:

- Im Gegensatz zu oft kurzen Pendlerwegen werden bei **Dienstreisen** häufiger **große Distanzen** (z.B. zum Flughafen) zurückgelegt. Hierbei wird die **Reichweite** zu einem kritischen Faktor. **Plug-In-Hybride** können in diesen Fällen jedoch sehr wohl die Mobilität gewährleisten.
- Die **finanzielle Förderung** spielt bei allen **investiven Maßnahmen** eine große Rolle. Wenn keine Förderung stattfindet, gibt es auch kaum **Anreize** für die Flottenerneuerung oder den privaten Infrastrukturausbau (Ladesäulen).

Auf überbetrieblicher Ebene steckt die Idee einer **Shared-E-Fleet**, also einer **gemeinsam genutzten Elektrofahrzeug-Flotte**, noch etwas fest. Die **Kultur** des gemeinsamen Nutzens von Fahrzeugen zwischen Betrieben und Bürger ist fast zu revolutionär und stößt an viele **Rechtsunsicherheiten** (Richtlinien fehlen z.B. Versicherung, Steuern etc.). Gleichzeitig werden auch **Nachbargemeinden** (wie z.B. Tuttlingen) von diesen Ideen angesteckt. Somit formieren sich auch außerhalb der Modellgemeinden Nachahmer oder gar sogenannte „**first mover**“, also Vorreiter in diesem Bereich.

Das **3mobil-Leitprojekt „Elektromobilität richtig integrieren“** konzentrierte sich auf folgende drei Bereiche:

- Personengebundene Fahrzeuge im Unternehmen
- Einführung von E-Fahrzeugen im Fuhrpark
- Ladeinfrastruktur

1. Personengebundene Fahrzeuge im Unternehmen:

Hier wurde insbesondere das Thema „Jobrad“ diskutiert. Die **Gemeindeverwaltung Riethem-Weilheim** hat mit Unterstützung des ortsansässigen Anbieters Emotion Technologies bereits ein **Pedelec-Leasing-Angebot** für ihre Mitarbeiter eingeführt. Zwei Betriebe aus Riethem-Weilheim beabsichtigen, im Rahmen einer umfassenden **E-Mobility-Policy**, ebenfalls ein solches Angebot für ihre Mitarbeitenden zu schaffen. Hierzu kann auch die Beschaffung von **E-Rollern** und **E-Kfz** gehören.

2. Einführung von E-Fahrzeugen im Fuhrpark:

Die Firma Marquardt verfügt dank eines Vorläufer-Projekts über ein **Konzept zur Bewirtschaftung von E-Kfz-Flotten („Shared E-Fleet“)**. Dieses System kann auch für eine **überbetriebliche Bewirtschaftung** eingesetzt und für den **Zweiräder-Einsatz** verwendet werden. Für den weiteren Ausbau der gemeinsamen Nutzung von elektrischen Flottenfahrzeugen sind verschiedene Szenarien denkbar:

Fall 1 – einzelbetrieblicher Einsatz von „Shared E-Fleet“: Bei der Integration von E-Fahrzeugen (Kfz, Pedelecs, etc.) werden die Komponenten verbaut und getestet.

Fall 2 – außerbetriebliche Steigerung der Auslastung mittels Buchungssystem „Shared E-Fleet“: Die ausgestatteten Fahr-

zeuge werden außerhalb der betrieblichen Nutzungszeiten Dritten zur gebührenpflichtigen Nutzung zur Verfügung gestellt.

Fall 3 – zwischenbetriebliche gemeinsame Bewirtschaftung von E-Fahrzeugparks durch „Shared E-Fleet“: Fahrzeuge benachbarter Betriebe werden in einem gemeinsamen Pool bewirtschaftet um die Auslastung zu optimieren.

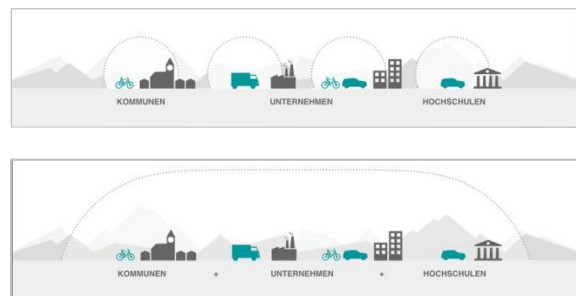


Abbildung 9: Entwicklung von isolierten zu vernetzten Flotten (Abbildung aus dem shared-e-Fleet-Konzept)

Fall 4 – regionale Vernetzung verschiedener E-Fuhrparks: Die außerbetrieblich nutzbaren Fahrzeugflotten der heimischen Betriebe werden mittels „Shared E-Fleet“ verknüpft zu einem flächendeckenden E-Carsharing-Angebot im ländlichen Raum. Mittelfristig kann evtl. eine Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten über die flinc-Plattform erfolgen.

3. Ladeinfrastruktur:

Der Aus-/Aufbau der Ladeinfrastruktur erfordert einen sinnvollen **Lademix** aus schnellen, mittelschnellen und normalen (Schuko) Lademöglichkeiten. Mittelschnelle Lademöglichkeiten in Form einer Wallbox sollten an den Firmenstandorten installiert werden. Dazu werden in der Region betriebsintern mögliche **Ladestellenstandorte** geprüft, sowie die Möglichkeit eines

öffentlichen Zugangs (rechtlich) geklärt. An der neu eröffneten **Tankstelle** in Rietheim, die ebenfalls an der Projektumsetzung beteiligt ist, sind **Schnellademöglichkeiten** geplant. Die Gespräche hierzu laufen noch. Das **regionale Ladestellenkataster** soll für Monitoringzwecke und als Koordinationshilfe für die weitere Ausbauplanung dienen.



Abbildung 10: Eröffnung der Fahrradladestation in Rietheim-Weilheim

Am 5. Juni 2016 zog der **Mobilitätstag** im Gewerbegebiet „Langes Gewand“ der Gemeinde **Rietheim-Weilheim** zahlreiche Besucher an. Einer der Höhepunkte war die Eröffnung der **Fahrradladestation** an der Total-Tankstelle zwischen den beiden Ortsteilen durch Landrat Stefan Bär und Bürgermeister Jochen Arno. Dort können sich Gäste und Weiterreisende künftig **E-Bikes** und **Pedelecs ausleihen** und **kostenlos laden**.

2. Leitprojekt: Mitfahren



Der **Pkw** bleibt für viele Pendler das **Verkehrsmittel der Wahl**. Viele haben **keine attraktive Mobilitätsalternative** an ihren Wohnorten, manche kennen diese nicht und nicht wenige wollen auch nicht umsteigen – insbesondere wenn der Dienstwagen ohnehin vor der Türe steht. Deshalb: **Motive, Bereitschaften zur Verhaltensänderung** und interessierte **Zielgruppen** zu klären, ist ein wichtiger erster Schritt, bevor Maßnahmen entwickelt werden können. In den 3mobil-Betrieben ergaben die **Mitarbeiterbefragungen** in Verbindung mit **Wohnstandortanalysen** ein quantifizierbares Bild, wer welche Mobilitätsalternativen nutzen würde. Viele Mitarbeiter geben an, aus **Komfortgründen** beim Auto zu bleiben, aber Mitfahren eine interessante Option wäre, wenn **Zuverlässigkeit** gewährleistet ist.

„Für mich gibt es im Moment keine Alternative zum Auto. Aber gemeinsam zur Arbeit fahren – gerne!“

Fahrgemeinschaften existieren traditionell innerhalb von Firmen unter Kollegen, die sich kennen und nahe beieinander wohnen. Mit zunehmender **Flexibilisierung der Arbeitszeiten** fällt es schwerer, tagtäglich

alle unter einen Hut bzw. in ein Auto zu bekommen.

Moderne Mitfahrbörsen helfen diesen Engpass zu überwinden. Sie schaffen die Informationstransparenz, damit sich alle Angebote und Gesuche auch kurzfristig finden. Je mehr Teilnehmende, umso höher die Wahrscheinlichkeit, dass zur passenden Uhrzeit eine Mitfahrgelegenheit dabei ist. Die **kritische Masse** ist erfolgsentscheidend für solche Plattformen und deshalb liegt es nahe, die Vermittlung über die Mitarbeiter einer Firma hinaus auszuweiten auf benachbarte Firmen, auf ein ganzes Gewerbegebiet, auf eine ganze Kommune, auf einen Landkreis, auf eine Region.

Im **Schwarzwald-Baar-Kreis** wurde eine solche überbetriebliche (öffentliche) **Plattform auf Kreisebene** und auf kommunaler Ebene in Kooperation mit den größeren Betrieben vor Ort etabliert (www.flinc.org). Ein Selbstläufer ist eine solche Initiative nicht. Viel **Kommunikationsarbeit** der Stadt St. Georgen und seitens flinc ist nötig, um die Mitarbeiter und Bürger zu mobilisieren. Die beteiligten Unternehmen wurden beispielsweise mit einem umfassenden durch die Stadtmarketingabteilung erstellten Kommunikationspaket unterstützt.



Abbildung 11: Werbematerial zur Einführung der Mitfahrplattform flinc im Gewerbegebiet Hagenmoos

Die kreisumfassende Vermittlungsplattform im Schwarzwald-Baar-Kreis weist die Anfragenden nicht nur auf Mitfahrgelegenheiten hin, sondern zeigt zuerst auch die relevanten **ÖPNV-Angebote** auf. Diese Verknüpfung mit den ÖPNV-Angeboten hat eine Akzeptanz der Initiative auch bei den örtlichen ÖPNV-Dienstleistern geschaffen – ein Busunternehmen ist deswegen sogar Träger der Initiative. Erste Auswertungen zeigen, dass die ÖPNV-Angebote hierdurch auch bewusst wahrgenommen werden. Eine echte **Win-Win-Situation**.

Es gibt bereits verschiedene etablierte **Anbieter von Mitfahrbörsen**, die ausgefeilten Komfort bieten und das Vermitteln so einfach und sicher wie möglich machen. Nach Wunsch des Auftraggebers (Firmen oder Kommunen) kann die „Gemeinschaft der

Teilnehmenden“ flexibel verwaltet werden. Viele Unsicherheiten zu Versicherung und Datenschutz sind gelöst. Die Plattformen entwickeln ihre Dienstleistungen weiter, damit zum Beispiel auch vermittelte regelmäßige Fahrgemeinschaften nicht „abtauchen“, sondern als Option für weitere Suchende auf der Plattform weiter präsent bleiben.

Auch wenn die derzeit am Markt befindlichen Mitfahrplattformen ähnliches leisten, sollten interessierte Gemeinden oder Firmenverbände die jeweiligen spezifischen Leistungen und Gebühren mit ihren **individuellen Ansprüchen** abgleichen.

Im Rahmen von 3mobil wurde in **Schramberg** den Anforderungen der teilnehmenden Betriebe entsprechend im Oktober 2016 eine andere Plattform (SAP „twogo“) eingeführt. Die Installation einer solchen „schlüsselfertigen“ Plattform erfolgt inzwischen innerhalb von 2-3 Monaten.

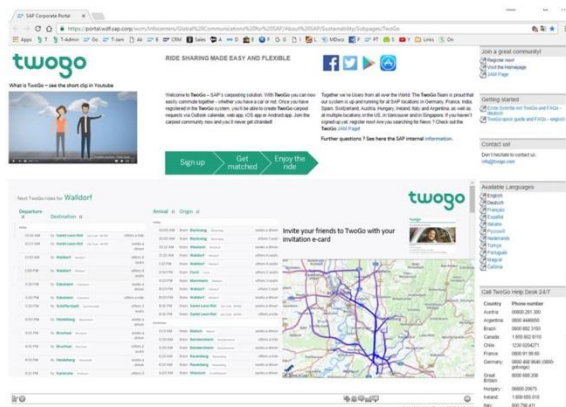


Abbildung 12: Internetseite der Mitfahrplattform twogo von SAP

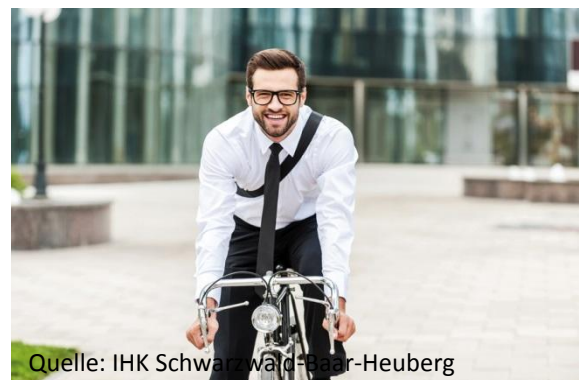
Bis eine Plattform ihr volles Potenzial entfaltet, kann es einige Zeit dauern, denn Verhaltensänderungen, Firmenkultur und Generationswechsel aber auch Anlässe wie

Firmenumzüge, ÖPNV-Streiks und Spritpreisentwicklung spielen mit.



Abbildung 13: Bereits vorbildlich: Diese vier Mitarbeiter der Firma Schneider haben seit einiger Zeit eine Fahrgemeinschaft und kommen täglich gemeinsam von Schwenningen nach Tennenbronn. (Quelle: Schneider Schreibgeräte GmbH)

3. Leitprojekt: Mit dem Rad zur Arbeit



Fahrräder bieten im Kurzstreckenbereich (5 km) eine Alternative zum Pkw. Elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects und E-Bikes) erweitern den Radius erheblich auf 10 km und mit E-Rollern/E-Scootern kann sogar bis 15 km realistisch der Pkw ersetzt werden. Soweit die Theorie; Wie sieht die Praxis aus?

Im Falle der 3mobil-Region – und ähnlich wird es in den meisten ländlichen Regionen Baden-Württembergs sein – konnte durch

die **Wohnstandortsanalyse** und **Mitarbeiterbefragung** in den teilnehmenden Betrieben ermittelt werden, dass ein erheblicher Prozentsatz von über **70% (noch) im Nahbereich zur Arbeitsstätte wohnt**, jedoch diese Mitarbeitenden **überwiegend (80%) mit dem Pkw zur Arbeit pendeln** – aus Komfortgründen aber auch aus organisatorischen Gründen (Erledigungen wie Einkaufen und Kindertagesbetreuung) oder Verbindung mit Dienstfahrten.

Hier sind **Anreize** gefragt, die motivieren, Stück für Stück auf die **gesundheitsfördernde** Variante umzusteigen (1-2 weniger Krankheitstage sind bei regelmäßigen Fahrradpendlern nachgewiesen).

Klassische betriebliche Maßnahmen wie **gesicherte, überdachte Abstellplätze** oder **Duschen** sind in vielen fortschrittlichen Betrieben nicht nur in der 3mobil-Region umgesetzt und die vielen oder wenigen überzeugten Radler nehmen dieses gerne an.



Quelle: B.A.U.M. Consult
Abbildung 14: Überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlage bei Firma Kern-Liebers in Schramberg

Für die Ausschöpfung des Potenzials ist insbesondere im **hügeligen Gelände**, wie in der 3mobil-Region und überwiegenden

ländlichen BW-Regionen das **Pedelec** ein Schlüssel zum Durchbruch. Denn weitere Strecken oder Steigungen können bequem überwunden werden, Bekleidungsprobleme entfallen und selbst mittlere Besorgungen können je nach Modell (**Lastenräder, E-Scooter**) kombiniert werden. Bei der Anschaffung können Betriebe unterstützen (Thema **Gehaltsumwandlung, Jobrad-Leasing-Modell**).

Gemeinschaftlich haben Firmen in der 3mobil-Region zudem **überbetriebliche Maßnahmen** ergriffen:

- **Einkaufsgemeinschaften** und **Leasingpauschalen** sowie Reparaturservices mit heimischen Fahrradläden arrangiert (Stichwort **regionale Wertschöpfung**, Beispiel Schramberg)
- **Anreize** zur jährlichen **Mindestnutzung** der Zweiräder im Jahr (Monitoring und Wettbewerbe, Bonuspunkte erradeln)
- **Ladestationen** ausweiten und gemeinschaftliche **Elektromobilitäts-Aktionstage** (Beispiel Rietheim-Weilheim)



Quelle: B.A.U.M. Consult
Abbildung 15: E-Bike Test bei Firma Marquardt in Rietheim-Weilheim

Die Anreize zeigen in den teilnehmenden Betrieben ihre Wirkung, wie die **gute Re-**

sonanz auf Jobrad (Pedelec)-Programme zeigt. In der Umsetzung stellen sich zahlreiche **Hürden** wie z.B. der Umgang mit geldwerten Vorteilen und Nachweisbarkeit der Nutzung, die teilweise nur betriebsspezifisch gelöst werden können, teilweise aber auch auf gewerkschaftlicher oder steuerrechtlicher Ebene ausgeräumt werden müssen.

4. Leitprojekt: Mit dem ÖPNV zur Schicht



Um ÖPNV-Angebote wirtschaftlich zu betreiben, benötigt es eine **verlässliche, hohe Nachfrage**. Traditionell ist der **Busverkehr** als Feinerschließung in vielen Regionen auf die berechenbaren **Schülertransporte** ausgelegt. Das heißt zur „Rush-Hour zwischen 7 und 9 Uhr sind die Busse ausgelastet. Außerhalb dieser Zeiten sind jedoch häufig nur wenige Personen in den Bussen unterwegs. Bisher werden die Fahrten trotz geringer Besetzung stets angeboten. Eine Ausdünnung des Angebots in Schwachlastzeiten würde wiederum der Attraktivität schaden, und es erschweren neue Kundengruppen zu erschließen. Unterschiedliche **Fahrzeuggrößen** im Fuhrpark lassen sich bisher schwer umsetzen.

Zu **Schichtzeiten** früh morgens und spät abends fehlen häufig die richtigen Takte, um ein attraktives Angebot darzustellen,

und ohnehin verderben **Zeitverluste** (bis dreifache Fahrtzeiten) bei **Umstiegen** und zur Überwindung der **ersten und letzten „Meile“** die Lust auf den Umstieg vom Pkw.

Gespräche zwischen den beteiligten **Kommunen, Betrieben** und **Verkehrsunternehmen** sind wichtiger Bestandteil des Mobilitätsmanagements. So konnte im Projekt 3mobil erreicht werden, dass die fehlende **Haltestelle** innerhalb des **Gewerbegebietes in St. Georgen** nun errichtet werden kann, nachdem durch die Gemeinde eine **Wendeplatte** errichtet wurde. Dies stellt eine erhebliche Verbesserung für die Pendler dar – sowohl aus dem Kernort als auch für die mit dem Zug Anreisenden, die vom Bahnhof den Bus benötigen.

Mit dem **Teilumzug eines großen kernortsansässigen Betriebes** (ebm-Papst) ins außerhalb liegende Gewerbegebiet entstehen neue Mobilitätsbedürfnisse, die durch eine Mischung aus verbessertem Buszubringer und Nutzung der Mitfahrbörse abgefangen werden sollen. Unternehmenszüge und ähnliche Veränderungen gilt es bewusst als **Chance** zu begreifen um Gewohnheiten aufzubrechen.

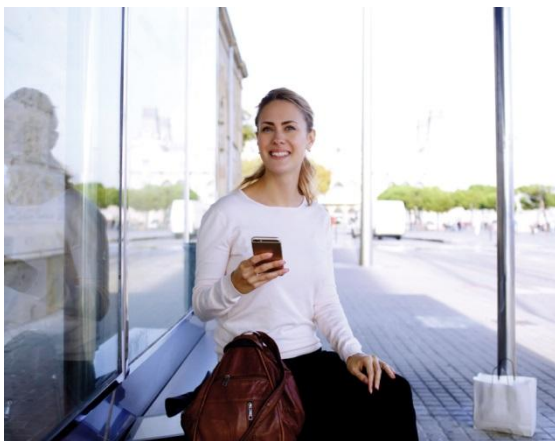
Weitere Überlegungen, wie tarifliche Angebotsverbesserungen (**Jobtickets**) in St. Georgen oder die Einführung von „**Business Linern**“ (FH Furtwangen) führten zu keiner konkreten Umsetzung. Das muss als weiterer Hinweis verstanden werden, dass der ÖPNV im ländlichen Raum an seine Grenzen stößt.

5. Leitprojekt: **Mobilitätsoptionen kennen und nutzen**

Wer sich **multimodal**, also mit mehreren

unterschiedlichen Verkehrsmitteln, bewegen will, benötigt **vielfältige Informationen** zur **Planungs- und Rechtssicherheit**:

Bin ich **versichert**, wenn ich **mitfahre** oder selbst den Umweg zum Kollegen fahre? Wird meine **Dienstfahrt** mit dem **Fahrrad** ebenfalls **vergütet**? Fährt der **Bus** tatsächlich um 10 nach an Haltestelle um die Ecke? Kann ich ein kleineres Auto als Dienstwagen leasen und zusätzlich andere **Mobilitätsoptionen** in Anspruch nehmen (z.B. ein Pedelec oder eine Bahncard), wenn es für den Betrieb kostenneutral ist? Gewährt der Betrieb eine **Mobilitätsgarantie** (z.B. Not-Taxi), wenn meine **Fahrgemeinschaft** ausfällt? Wie sind die Konditionen für ein Jobticket oder die Tarifverbünde in der Region? Was tut meine Gemeinde, in die ich **zuziehen** will, in Sachen Verkehr und Mobilität? Wo kann ich alle Informationen über die Verkehrsoptionen auf einen Blick ein-sehen? Kann ich mein Elektroauto oder E-Bike beim Betrieb (kostenlos) laden? Gibt es genügend Ladestellen in der Region, damit ich mir ruhigen Gewissens schon heute ein E-Kfz zulegen kann? Wo gibt es Mobilitätsstationen, an denen ich zwischen verschiedenen Mobilitätsoptionen umsteigen kann?



Diese kleine Fragenliste verdeutlicht die **Bandbreite** an Informationen und Zuständigkeiten zu Regelungen, die für den einzelnen multimodalen Verkehrs-Nutzer relevant sind.

3mobil konnte einige vorbildliche Prozesse in Bewegung bringen, um hier **Klärungen** herbeizuführen. Es zeigt sich weiterhin, dass verschiedene Akteure in der Region dabei arbeitsteilig zusammenwirken müssen.

- Die **Geschäftsstelle 3mobil** spielte in diesem Kontext eine wesentliche **koordinierende Rolle**, weil sie die Zuständigen vernetzen und entsprechend ihres Mottos „Schnell ans Ziel mit 3mobil“ publizierbare **Informationen** auf der **Website** zusammenstellen konnte. Mit dieser Arbeit wurde bereits begonnen, ein systematischer Ausbau zur Informationsdrehscheibe (**Mobilitätszentrale**) benötigt weitere Zeit.
- Weitere regionale Informationsquellen zur tagesaktuellen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel sind die **Mitfahrbörsen** (flinc und SAP twogo), über die nun zum Teil **gleichberechtigt Mitfahrangebote und ÖPNV-Verbindungen** angezeigt werden. Hier finden auch die Informationen der regionalen Busanbieter sowie der Datenplattform des Landes (EFA) zusammen.
- Auf Ebene der **Kommunen** zeigt sich beispielhaft am Engagement des Landkreises Schwarzwald-Baar und der Gemeinde St. Georgen (Marketing für flinc) wie die **kommunalen Verwaltungen** als informative Anlaufstellen für **Mobilitätsfragen** agieren können.
- Die **Gemeinde Reithem-Weilheim** und der **Landkreis Schwarzwald-Baar** engagieren sich vorbildlich mit der Anschaffung eines **kommunalen E-Fahrzeuges**, welches auch zum Carsharing den Bürger überlassen wird. Zudem wurde in Reithem-Weilheim eine vorbildliche Policy entwickelt, um ihren Angestellten die Anschaf-

fung eines Pedelecs oder Fahrrades zu ermöglichen.

- Der Regionalverband hat eine **Übersichtskarte erstellt**, die **bestehende und geplante Ladestellen für Elektrofahrzeuge** erfasst und kategorisiert. Mit diesem Überblick können weitere Ausbauten systematisch seitens öffentlicher und privater Träger vorangetrieben werden.
- Auf Initiative der IHK entstand ein Expertennetzwerk zur Einführung von Elektromobilität (**Arbeitskreis Elektromobilität**). Firmen bekommen hier Orientierung wie E-Fahrzeuge in ihren Flotten integriert werden können und welche Dienstleistungspartner in der Region bereit stehen.
- Auf **betrieblicher Ebene** haben **Analysen** über die **Wohnorte** und Umstiegsbereitschaft der Mitarbeiter erheblich zur besseren Einschätzung geführt, welche Maßnahmen erfolgsversprechend sind. Der Umbau der internen Regelungen (Car-Policy, Geschäftsreisen etc.) vollzieht sich schrittweise. Allgemeingültige Muster zur umfassenden Mobility-Policy fehlen noch.
- Die Digitalisierung trägt wesentlich dazu bei, verschiedene Mobilitätsinformationen miteinander zu verknüpfen. Die Abstimmung der Akteure bleibt eine Prozessaufgabe, die entsprechend des Leitbildes durch eine koordinierende Hand, wie die Geschäftsstelle von 3mobil, gelenkt werden muss.

V. Zusammenfassung / Checklisten

Checkliste: Durchführung überbetriebliches Mobilitätsmanagement

Diese Checkliste hilft Ihnen bei der Beantwortung der folgenden Fragen:

- Wie führe ich überbetriebliches Mobilitätsmanagement in einem Gewerbegebiet ein?
- Was sind die zentralen Arbeitsschritte?
- Was gilt es zu beachten?

1. **Auswahl** eines oder mehrerer geeigneter **Gewerbegebiete** (GWG)

- Option: **Wettbewerb** unter GWG ausrichten
- Frühzeitige Einbindung der **Kommune(n)**
- Gewinnung** der **Unternehmen** durch Kommune (nicht durch unbekannte externe Partner)

2. **Analyse** der **Mobilitätssituation** in den GWG

- erfahrene Akteure aus Mobilitätsbereich einbinden
- Einbindung **Verwaltung**
- Einbindung **Verkehrsbetriebe**
- Geeignete **Analysemethode** wählen (Empfehlung: SWOT-Analyse)

3. **Identifizierung** der relevanten **Themen**

- Klären (siehe Analyse): Wo gibt es **Verbesserungsbedarf / Handlungsdruck**?
- Woran wollen die **Unternehmen** mitarbeiten (Ressourcen, Engagement)?
- Wo kann realistisch etwas erreicht werden (**Zeithorizont** Projekt!)

4. **Analysen**

- Wohnstandortanalysen (WSA)** durchführen
- Überbetriebliche WSA**
- Mitarbeiterbefragungen** durchführen

5. **Austausch** zwischen **Unternehmen**

- Persönlichen** und **fachlichen** Austausch ermöglichen
- Arbeitstreffen** zu einzelnen Themen durchführen
- Tipp: Unternehmen dabei als **Gastgeber** gewinnen

6. Austausch zwischen Gewerbegebieten

- **Kontinuierlichen** Austausch sicherstellen (via Projektmanagement)
- Geeignete Veranstaltungsformate (Infofeste, ...)

7. Transfer

- **Übertragbare Erkenntnisse** identifizieren und festhalten

Checkliste: Elektromobilität richtig integrieren

Einführung von E-Fahrzeugen im Fuhrpark

- Analyse der Flotten in den einzelnen Unternehmen um Potenzial für E-Fahrzeuge zu ermitteln (Empfehlung für anschauliche Methode: GPS-Tracking)
- Identifikation geeigneter Fahrprofile (Reichweiten passen, hohe Auslastung steuerbar)
- PKW Substitutions-Potenzial von E-Fahrrädern quantifizieren (aus WSA)

Personengebundene Fahrzeuge im Unternehmen etablieren

- **Vorbilder** schaffen (z.B. „E-Bürgermeisterauto“, Führungsspitzen in Unternehmen e-mobil)
- **Jobräder-Angebote** schaffen (Entgeltumwandlung tariflich prüfen)
- **E-Mobility-Policy (Anreize oder Gleichstellung)**

Ladeinfrastruktur

- **Überblick** zur **Ladeinfrastruktur** in der Region verschaffen
- Ggf. **betriebliche Ladestationen** so positionieren, dass auch öffentliches Laden möglich wird
- „**Smart Charging**“ Steuerung und „**Smart Billing**“ an den Ladestationen einführen.

Potenzial für überbetriebliche Maßnahmen prüfen

- Gemeinsam genutzte **Elektrofahrzeug-Flotte** (Unsicherheiten)
- **Nutzungskonzept** und Software (Shared-E-Fleet)

Über das Unternehmen hinaus denken und agieren

- **außerbetriebliche Steigerung** der Auslastung per gebührenpflichtiger Nutzung durch Dritte.
- **zwischenbetriebliche** gemeinsame **Bewirtschaftung** von E-Fahrzeugparks
- **regionale Vernetzung** verschiedener E-Fuhrparks:

Finanzierung

- Fördermöglichkeiten** prüfen
- Sponsoren** gewinnen
- Auslastung konzentrieren**

E-Mobilität in ganzer Breite nutzen

- Plug-In-Hybride**
- E-Bikes / Pedelecs**
- E-Roller**

Elektromobilität erlebbar / „erfahrbar“ machen

- E-Mobilitätstage durchführen**

Checkliste: Mitfahren

Potenzial für Mitfahrten / Fahrgemeinschaften ermitteln

- Interesse der Belegschaften aus der **MA-Befragung** ableiten
- Kritische **Nachfragemengen** in einzelnen Unternehmen **abschätzen**, ggf. Mitfahrbörsen überbetrieblich auf GWG-Ebene, Gemeindeebene oder Regionsebene organisieren

Anforderungen an Mitfahrbörse definieren

- Geschlossenes Angebot** für ein oder mehrere Unternehmen oder **Öffnung** für die Öffentlichkeit?
- Welche **Finanzierungsmöglichkeiten** bestehen auf Seite der Beteiligten?
- IT-Kompatibilität** zu bestehenden Systemen in Unternehmen
- Verknüpfung mit ÖPNV-Angeboten** auf Plattform gewünscht?

Dienstleister sondieren und Vergleichen

- Vergleiche** zwischen Dienstleistern im Hinblick auf eigene Anforderungen
- Erfahrungsaustausch** mit Projekten wie 3mobil

Einführung Angebot

- Einführungskampagne** planen (Zielgruppen, Kommunikation, Promoter, Anreize)
- Einbettung in **Unternehmenskultur** (z.B. Einführung als Azubi-Projekt)

Erfolg kontinuierlich sicherstellen

- Regelmäßiges **Monitoring** unter Einbindung der Belegschaften
- Kontinuierlich **Bewerbung**
- Kontinuierliche Schaffung neuer **Anreize**
- Erfolge** bekannt machen in Unternehmen und darüber hinaus

Checkliste: Mit dem Rad zur Arbeit

Potenzial für Radfahren ermitteln

- Interesse der Belegschaften aus der **MA-Befragung** ableiten
- Rückschlüsse aus **Wohnstandortanalyse** auf Belegschaft in Raddistanz zum Arbeitsort
- Realistische Einbeziehung der **Rahmenbedingungen** (PKW-Konkurrenz, Topographie, klimatische Bedingungen)

Ausstattung der MA mit Fahrrädern

- Jobradangebote** erwägen (Tipp: Austausch mit Projekten wie 3mobil zu den verschiedenen Anbietern und Etablierungsmöglichkeiten im Unternehmen)
- Einbindung örtlicher **Fahrradhändler**
- Möglichkeiten für **Einkaufsgemeinschaften** prüfen, um Preisvorteile bei der Beschaffung von E-Bikes zu nutzen

Infrastruktur prüfen / verbessern / schaffen

- Sind die **Abstellanlagen** ausreichend groß, gut gelegen, sicher und überdacht?
- Gibt es **Lademöglichkeiten** für E-Bikes / Pedelecs?
- Gibt es ausreichend **Umkleide-** und **Duschkmöglichkeiten**?
- Einführung von **Serviceangeboten** prüfen (z.B. **Reparaturservice** im Betrieb oder Reparatur-Gutscheine)

Motivation der Mitarbeiter / Anreize

- Anreize** mittels **Wettbewerben** (Tipp: Nutzung von „Tracking-Apps“) und Bonussystemen schaffen
- Einbettung in **Gesundheitsmaßnahmen** des Unternehmens (Tipp: Einbindung von Krankenkassen)
- Beteiligung an bestehenden **Kampagnen** um Aufwand klein zu halten (z.B. Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK)

Unterstützende Maßnahmen diskutieren

- Gibt es geeignetes **Kartenmaterial** speziell für Alltagsradler in der Region? Mögliche Maßnahme: Einfaches Kartenmaterial (Faltblatt) zu konkreter Situation im **Einzugsgebiet** (z.B. eines Gewerbegebiets) zur Streuung in den Belegschaften
- Sind die **Radwege** auf den Hauptrouten (siehe Wohnstandortanalyse) geeignet für Alltagsradeln? Mögliche Maßnahme: Kommunikation von **Verbesserungsbedarfen** an die zuständigen Kommunen

Checkliste: Mit dem ÖPNV zur Schicht

Ermittlung des Nachfragepotenzials

- Potenzial für Umstieg auf ÖPNV aus **Mitarbeiterbefragung** ableiten
- **Wohnstandortanalyse** für Abschätzung des Potenzials auf Haupttrouten heranziehen

Analyse der ÖPNV-Situation

- **Überblick** zu bereits erprobten, verworfenen oder angedachten ÖPNV-Angeboten verschaffen (Einbindung Kommunen und Verkehrsbetriebe)
- Abgleich der **Schichtzeiten** mit ÖPNV-Verbindungen

Möglichkeiten für verbesserte / neue Angebote prüfen

- Verhandlungen mit **ÖPNV-Betreiber** (Linien, Fahrzeiten, Taktung, Tarife, Jobticket-Kontingente)
- **Verbesserungen** bei **ÖPNV-Infrastruktur** durch Anbieter / Kommune / Unternehmen prüfen (z.B. überdachte, helle Wartebereiche oder sichere Straßenquerungen)

Möglichkeiten und Bereitschaft der beteiligten Unternehmen prüfen

- (Teil)-**Finanzierungsbereitschaft** der Unternehmen (z.B. bei Werksbussen) prüfen
- Angebot für **Jobtickets** erwägen (Zuschuss seitens AG klären, Tipp: überbetriebliches Potenzial an Nutzern in Verhandlungen einbringen)

Angebote bewerben

- Angebote wie Job-Tickets **aktiv** und **kontinuierlich bewerben**, insbesondere bei Neueinstellungen
- Bewerbung in **Kombination** mit anderen Angeboten z.B. im Rahmen von Mitfahrportalen (siehe Checkliste zu Mitfahren)

Checkliste: Mobilitätsoptionen kennen und nutzen

Übersicht zu Informationslage verschaffen

- Klären: Wie gut **kennen** die Mitarbeiter die verschiedenen **Mobilitätsoptionen**? (Tipp: Entsprechende Fragen in der MA-Befragung stellen)
- Recherche: Wie gut sind die **Möglichkeiten** sich als Mitarbeiter einen **Überblick** zu den Optionen zu verschaffen? (ÖPNV-/ Intermodale Apps, Mitfahrportale etc.)

Informationen sammeln und bündeln und verknüpfen

- **Vertiefung** der **Mobilitätsinformationen** für die beteiligten Unternehmen erwägen (Empfehlung **Wohnstandortanalyse**, idealerweise mit überbetrieblichen Auswertungen)
- **Innerbetriebliche Bündelung** der Informationen auf **Intranet** (ÖPNV-Infos in Echtzeit, Dienstreise-Organisation und Regeln, Green-Car-Policy, Leitbilder und Richtlinien, Incentives, Umgang mit Laden von E-Fahrzeugen ...)
- Bedarfsgerechte **Verknüpfung** von Informationen organisieren (ÖPNV-Echtzeitinfos; ÖPNV-alternative flexible Optionen wie Mitfahren oder Carsharing oder Bike-Sharing inkl. Abstelloptionen oder Fahrradrouting für Pendler)
- Nutzung von **regionalen Informationsangeboten** (Beispiele: Geschäftsstelle Nachhaltige Mobilität im Projekt 3mobil)

Mitarbeiter über Mobilitätsoptionen informieren

- Kontinuierlich **Aufmerksamkeit** für Alternativen erzeugen (Newsletter, Kurztipps mit Gehaltsabrechnungen etc.), insbesondere auch bei neuen Mitarbeitern
- **Veranstaltungen** nutzen: Gesundheitstage, E-Mobilitätstage ...

Kontakt und weiterführende Informationen

3mobil Geschäftsstelle Nachhaltige Mobilität

c/o IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Romäusring 4

78050 Villingen-Schwenningen

Tel.: 07721-922 264

Fax: 07721-922 9264

E-mail: info@3mobil.net

B.A.U.M. Consult GmbH

Gotzinger Straße 48/50

81371 München

E-mail: info@baumgroup.de

Internetauftritt der 3mobil-Modellregion

www.3mobil.net



www.3mobil.net