

ILS TRENDS

KOOPERATIVES MOBILITÄTS- MANAGEMENT: EIN ANSATZ ZUR MOBILITÄTSWENDE AUF ARBEITSWEGEN

Die Mobilitätswende wird vielfach gefordert, aber zeigt in der Praxis bislang noch zu wenig Durchschlagskraft. Gerade im Bereich arbeitsbezogener Mobilität ist der Handlungsdruck hoch, Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und CO₂-Einsparung zu erreichen. Das zielgruppenorientierte Mobilitätsmanagement mit seinem breiten Maßnahmenangebot zur Stärkung umweltverträglicher Mobilität gewinnt als Handlungsansatz an Bedeutung. Immer mehr Kommunen nutzen bzw. institutionalisieren Mobilitätsmanagement und auch im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements wächst die Zahl der Praxisbeispiele. Allerdings sind viele Standorte der Unternehmen in Gewerbegebieten schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden oder nicht gut mit dem Rad erreichbar. Das betriebliche Mobilitätsmanagement in den Unternehmen stößt so schnell an Grenzen.

AUTOR*INNEN

Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer
andrea.dittrich-wesbuer@ils-forschung.de

Jan Garde, VRR AÖR
jan.garde@vrr.de



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung



KOOPERATIVES MOBILITÄTSMANAGEMENT: EIN ANSATZ ZUR MOBILITÄTSWENDE AUF ARBEITSWEGEN

Dieses TRENDS-Heft berichtet über den laufenden Landeswettbewerb ways2work, über den die Anbindung von Gewerbegebieten gezielt verbessert und umfassende Mobilitätsmanagementkonzepte entwickelt werden sollen. Besonderer Wert wird dabei auf die Zusammenarbeit von Akteuren im Rahmen eines kooperativen Mobilitätsmanagements gelegt. Das ILS ist neben dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW (BEMO) Teil des Projektteams und mit der wissenschaftlichen Begleitforschung betraut.

GRENZEN DER MOBILITÄTSWENDE IN GEWERBEGEBIETEN

Pendelwege zwischen Wohn- und Arbeitsorten in Deutschland machen rund ein Fünftel des gesamten Personenverkehrs aus (AGORA 2022). Mit durchschnittlich 16 Kilometern sind die Wege

zum Arbeitsplatz lang und steigen seit Jahrzehnten stetig an, was die Bedeutung des Berufsverkehrs vor allem für die Klimafolgen unterstreicht. 63 % der Berufswege werden mit dem Pkw zurückgelegt, davon nur 4 % als Mitfahrende. Von der Mobilitätswende ist hier noch wenig spürbar.

Ein Grund dafür liegt in der sich gegenseitig verstärkenden Entwicklung von disperser Flächenentwicklung und der Zunahme des Autoverkehrs (vgl. u. a. Münter/Klinger 2023). Durch eine großzügige, nicht verdichtete Bautätigkeit außerhalb der Zentren steigen die Entfernungen in der Mobilität der Menschen, was mit einem Bedarf nach weiterer Verkehrsinfrastruktur einhergeht. Dies wiederum begünstigt eine weitere Zersiedelung und eine vermehrte Nutzung des Pkw. Bestehende Gewerbe- und Industriestandorte scheinen vielfach passende

Beispiele für diese „Negativspirale“ zu sein. Sie wurden nicht selten am Stadtrand oder in weniger zentralen Lagen entwickelt, wobei die Anbindung an das (überörtliche) Straßennetz sowie die Verfügbarkeit großer Parkflächen für Kraftfahrzeuge eine entscheidende Rolle spielten.

Die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr, aber auch die Anbindung mit Radwegen sind oft unzureichend, was die Nutzung dieser Gebiete mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erheblich erschwert. Der nachträgliche Ausbau von Alternativen gestaltet sich kostspielig und ist politisch vielerorts nur schwer durchsetzbar. Da die Menschen keine als praktikabel wahrgenommene Alternative zum Automobil sehen, wird dessen Nutzung weiter festigt.

ÖPNV-ERREICHBARKEITEN VON STANDORTEN IN NRW

Wie sich die Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriegebieten mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in NRW konkret gestaltet, wird im Rahmen eines aktuellen Forschungsvorhabens im Auftrag der Landesregierung NRW vom ILS untersucht (ILS 2024).

Dabei wird eine Einteilung in sogenannte ÖPNV-Güteklassen vorgenommen (siehe Infobox 1), um die Erreichbarkeitsqualität flächendeckend vergleichbar zu machen. Eine erste explorative Analyse erfolgt kleinräumig auf einem 100 m x 100 m-Gitter und ermöglicht daher sehr differenzierte Aussagen auch innerhalb einzelner Gewerbe- und Industriegebiete.

Die Grundlage der Analyse bilden Fahrplandaten der Verkehrsverbünde sowie Flächennutzungsinformationen, die aus OpenStreetMap extrahiert werden.

Abbildung 1 veranschaulicht die prozentualen Anteile der Gewerbe- und Industrieflächen in den unterschiedlichen Güteklassen für NRW. Dabei erfolgt eine zusätzliche Differenzierung nach ländlichen und nicht-ländlichen Kreisen und kreisfreien Städten, welche sich an die Typologie des Thünen-Instituts anlehnt (Küpper 2016).

7,6 % der Flächen sind danach keiner Güteklasse zugeordnet und verfügen somit über keinerlei Anbindung an den ÖPNV. Die Analyse auf Landesebene zeigt aber auch, dass über 40 % der Gebiete den Güteklassen A oder B zugeordnet werden können, also über eine qualifizierte Bahnanbindung oder eine Busanbindung in unmittelbarer Nähe mit sehr hoher Taktdichte verfügen. Die räumliche Differenzierung nach ländlichen und nicht-ländlichen Bereichen bestätigt, dass sich die Qualitäten und Defizite nicht gleichmäßig auf NRW verteilen. Während in nicht-ländlichen Gebieten weit mehr als die Hälfte der Gewerbeflächen den Güteklassen A oder B zuzuordnen sind, ist dieser Anteil in ländlichen Kreisen nicht einmal halb so hoch. Gebiete ohne jeglichen ÖPNV-Anschluss sind dort mehr als doppelt so häufig vertreten. Insgesamt zeigt die Analyse, dass insbesondere in den ländlich geprägten Teilen Nordrhein-Westfalens Defizite in der Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten mit dem ÖPNV bestehen.

Ein Auszug aus der kleinräumigen Bewertung für Teile des nördlichen Ruhrgebiets und des Münsterlandes (siehe Abbildung 2) verdeutlicht zudem, dass die Anbindung auch innerhalb der jeweiligen Kreise und kreisfreien Städte der nicht-ländlichen Bereiche signifikante

ÖPNV-Güteklassen der Gewerbe- und Industrieflächen

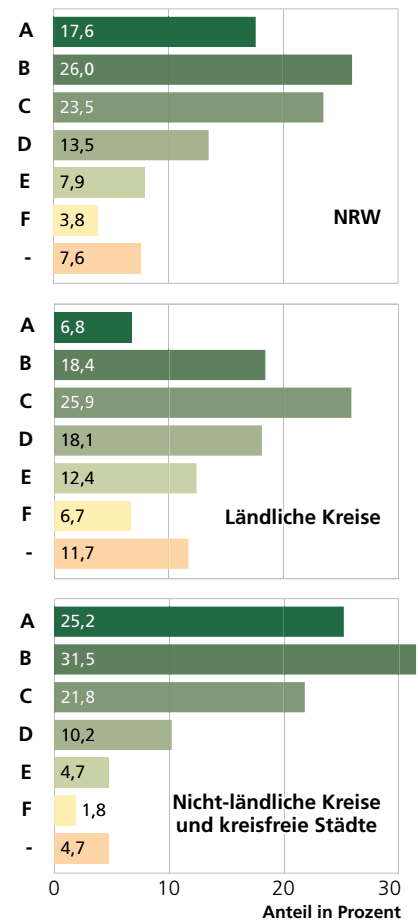


Abbildung 1: ÖPNV-Güteklassen der Gewerbeflächen in NRW

INFOBOX 1

ÖPNV-GÜTEKLASSEN

Die Güteklassen stellen ein etabliertes Konzept zur quantitativen Erfassung der Erschließungsqualität von Siedlungsbereichen mit dem ÖPNV dar. Das Vorgehen im Projekt ÖPNV-Erreichbarkeitsanalysen wurde an die in Österreich verwendete Methodik der ÖV-Güteklassen angelehnt (ARE 2022). Gewählt wurde letztlich eine Klassifizierung der

Siedlungsflächen hinsichtlich der Qualitäten in Güteklassen A (sehr gute Anbindung) bis F (sehr schlechte Anbindung), die auf Taktfrequenzen, Verkehrsmittelooptionen und der Distanz zu Haltestellen basiert.

Die Datengrundlage für die durchgeführten Analysen bilden Fahrplandaten im GTFS-Format (General

Transit Feed Specification), die alle wesentlichen Informationen zu den Haltestellenstandorten und Abfahrten enthalten. Um ein möglichst allgemeingültiges Abbild der ÖPNV-Qualität wiedergeben zu können, fokussiert sich die Analyse der Güteklassen in der Regel auf einen Zeitraum von 8.00 bis 18.00 Uhr an einem Wochentag.

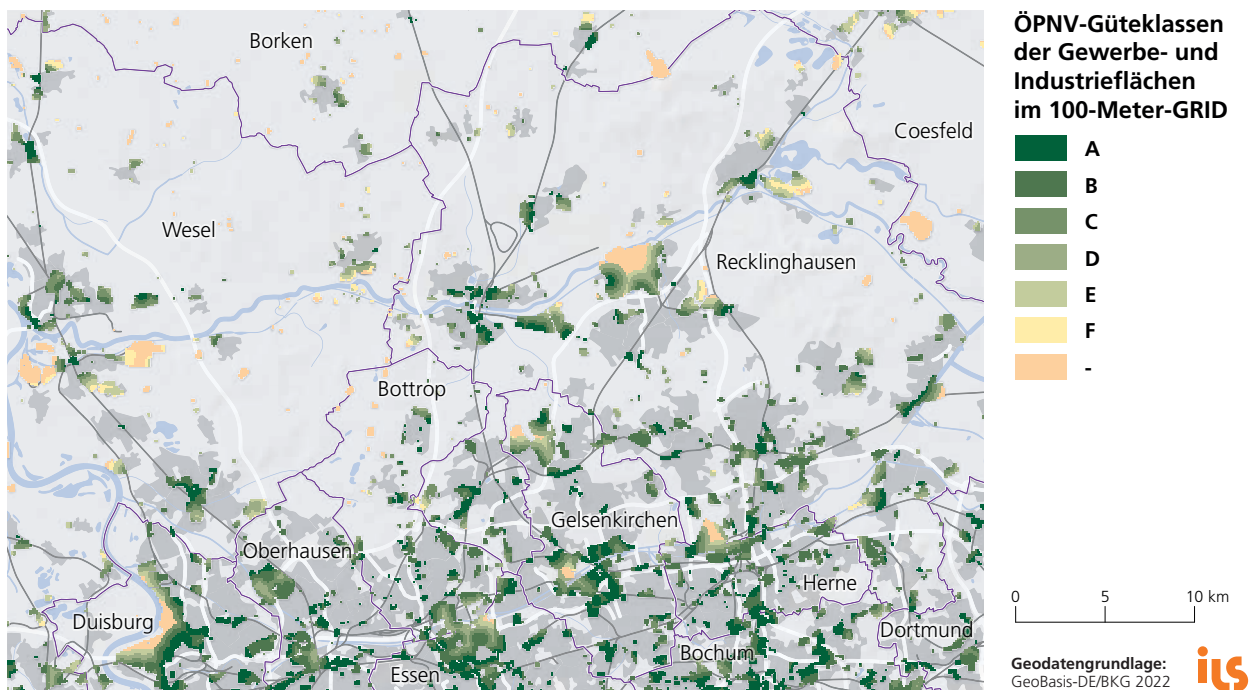


Abbildung 2: Erreichbarkeiten von Gewerbeflächen im nördlichen Ruhrgebiet

Unterschiede aufweist. So finden sich gerade in den Außenbereichen der Ruhrgebietsstädte auch Flächen, die eine geringe Güteklasse oder keine Versorgungsqualität haben. Darunter fallen allerdings auch große, zugangsbeschränkte Betriebsflächen, die teilweise über eigene Mobilitätsangebote für die letzte Meile verfügen.

TRANSFORMATIONSDRUCK IN GEWERBEGEBIETEN

Kommunen und Unternehmen sehen sich zunehmend mit der Herausforderung konfrontiert, eine nachhaltige Transformation von Gewerbegebieten voranzutreiben.

So können kommunale Pläne etwa zum Klimaschutz bzw. zur Klimaneutralität oder auch die neuen verpflichtenden „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) vielerorts nicht umgesetzt werden, wenn der Berufsverkehr außen vor bleibt. Und auch aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus gilt es, Gewerbestandorte nicht zu „Lost Places“ ohne Zukunftsperspektive werden zu lassen, sondern zu nachhaltigen und attraktiven Gebieten zu entwickeln. Mobilität ist hier eines der Schlüsselthemen.

Für die Unternehmen resultiert der Transformationsdruck auch aus den Veränderungen der Arbeitsmärkte, auf denen die Suche nach geeigneten Beschäftigten immer schwieriger wird. Mobilität ist dabei ein wichtiger Faktor. Während das Pendeln früher in der Regel als reine Privatsache des Einzelnen galt, betreiben immer mehr Unternehmen heute eine Mobilitätspolitik, um ihre Erreichbarkeit zu sichern bzw. an die Bedürfnisse der Arbeitnehmer*innen anzupassen (Falkinger/Lindinger 2024). Auch

das steigende Bewusstsein der Verantwortlichen in den Unternehmen für Nachhaltigkeit kann Treiber für die Umgestaltung betrieblicher Mobilität sein – ob dies aus Überzeugung oder schlicht aus Imagegründen geschieht. Nicht zuletzt verändern zunehmende (staatliche) Regularien den Blick auf das Handlungsfeld Mobilität, etwa die „Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD“ der EU, die vielen Unternehmen eine Berichtspflicht für ihr nachhaltiges Handeln auferlegt. Auch die Mobilität der Be-



schäftigten auf Dienstreisen und Pendelwegen ist hier ein Thema.

HANDLUNGSANSATZ MOBILITÄTSMANAGEMENT

Wie fördert man die Transformation der Mobilität in Gewerbegebieten konkret und bewegt die Beschäftigten zum Umstieg? Der Ansatz Mobilitätsmanagement scheint hier erfolgversprechend zu sein. Dieser Instrumentenkasten setzt beim Individuum an und zielt auf die Förderung des umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens des einzelnen Menschen. Mit Hilfe von „Push- & Pull-Maßnahmen“ sollen die richtigen Anreize gesetzt und mit einem schrittweisen Abbau von Privilegien des Autos flankiert werden (Schwedes/Rammert 2020).

Im Zusammenspiel mit der Planung und dem Betrieb der Infrastruktur sowie der Ordnung der Verkehrsströme (Verkehrssystemmanagement) verfolgt dieser handlungsorientierte Ansatz ein ganzheitliches Verständnis von Mobilität und ist stark mit Information und Kommunikation verbunden. Viele Kommunen haben sich bereits auf den Weg gemacht, diese „dritte Säule“ der integrierten Verkehrsplanung einzuführen und zu institutionalisieren (FGSV 2021). Häufig werden Mobilitätsmanager*innen eingestellt, die sich um die Mobilität in der Verwaltung und Zielgruppen wie Schulkinder oder Neubürger*innen kümmern. Gerade in NRW ist die Verbreitung des kommunalen Mobilitätsmanagements inzwischen groß (siehe Kapitel Unterstützende Netzwerke). Auch im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Unternehmen und Kommunalverwaltungen steigt nach anfänglicher Zurückhaltung die Anzahl guter Beispiele (vgl. u. a. B.A.U.M. 2018).

Aus dem breiten Maßnahmenkoffer des Mobilitätsmanagements können zahlreiche gut erprobte Ideen abgeleitet werden (vgl. EMM 2021; ZNM 2020; vgl. auch IHK BEMO 2024). Neben arbeitsorganisatorischen Maßnahmen wie das Homeoffice sind hier beispielsweise Serviceangebote wie das Job-Ticket oder das Dienstrad-Leasing zu nennen.

Auch ein verbessertes betriebsinternes Reglement bzw. Flottenmanagement für Dienstfahrzeuge und Dienstreisen oder die Fahrgemeinschaftsvermittlung sind häufige Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Zudem stellen bauliche Maßnahmen wie z. B. hochwertige Fahrradständer oder E-Ladesäulen wichtige Anreize für veränderte Mobilität dar und können in Verbindung mit einer guten Kommunikationsstrategie die Beschäftigten zur Mobilitätswende „einladen“. Derartige Angebote sind allerdings nur dann wirksam, wenn sie in Infrastrukturplanungen außerhalb der einzelnen Betriebsstandorte eingebunden sind. So kann das Job-Ticket für Arbeitswege nur dann Effekte zeigen, wenn eine ausreichende Bus- oder Bahnanbindung des Standortes existiert. Und auch die Nutzung des betriebseigenen Fahrradständers hängt an einer qualitativ hochwertigen Radwegeverbindung der Gewerbegebiete.

KOOPERATIVES MOBILITÄTSMANAGEMENT ALS GEMEINSCHAFTSAUFGABE

Kooperatives Mobilitätsmanagement greift die Handlungsnotwendigkeiten auf und versucht, Mobilität als Gemeinschaftsaufgabe von Kommunen und Unternehmen zu stärken, indem jeder Verantwortung übernimmt und letzt-

lich eine Win-win-Situation erzeugt wird. Während die Kommunen – im Verbund mit den Verkehrsanbieter*innen – für die übergeordneten Infrastrukturen und die Umgestaltung des öffentlichen Raums verantwortlich sind, sorgen die Betriebe für die passenden Mobilitätsangebote auf ihrem Standort. Dabei geht es auch um die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Betrieben im Gewerbegebiet, etwa um Synergien beim Angebot von Verleihsystemen oder im Flottenmanagement herzustellen.

Das gemeinsame Wirken von Kommunen und Unternehmen im kooperativen Mobilitätsmanagement erhöht die Zugkraft und Reichweite der Maßnahmen und schafft letztlich die Voraussetzungen dafür, dass Beschäftigte ihre festgelegten (Auto-)Routinen zugunsten eines nachhaltigen Verhaltens ändern und so zur Mobilitätswende beitragen.

UNTERSTÜTZENDE NETZWERKE

Eine wichtige Unterstützung für die Umsetzung des kooperativen Mobilitätsmanagements können bestehende Förderpolitiken und Netzwerke leisten. So ist in NRW die Förderung des Mobilitätsmanagements aktuell in der Koalitionsvereinbarung verankert und wird über spezielle Richtlinien und Fördermittel unterstützt. Hervorzuheben ist hier das

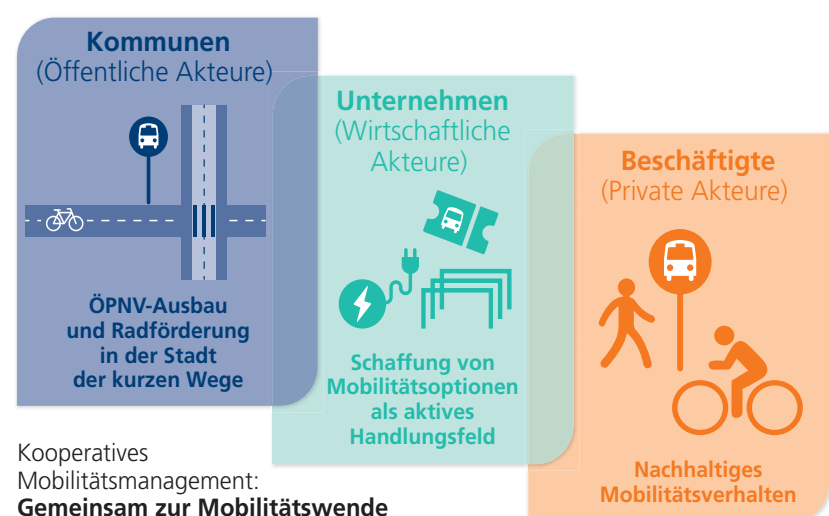


Abbildung 3: Zusammenarbeit von Unternehmen und Kommunen im kooperativen Mobilitätsmanagement

Zukunftsnetz Mobilität NRW, das ein bundesweit einmaliges Unterstützungsnetzwerk für Kommunen darstellt. Hier haben sich mittlerweile über 80 % der Städte, Gemeinden und Kreise mit dem Ziel der Umsetzung des Mobilitätsmanagements zusammengeschlossen. Das Zukunftsnetz kooperiert dabei seit Mitte 2021 mit dem Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW der Industrie- und Handelskammer, kurz IHK BEMO, sowie seit Ende 2022 mit dem MobilityHub Handwerk Nordrhein-Westfalen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW fungiert als Beratungsinstanz für seine Mitgliedskommunen, während das IHK BEMO zusammen mit den regionalen Industrie- und Handelskammern als Ansprechpartner für IHK-Unternehmen dient und das MobilityHub Handwerk Nordrhein-Westfalen zusammen mit den regionalen Handwerkskammern Handwerksbetriebe in Fragen des Mobilitätsmanagements berät (Abbildung 4).

DER LANDESWETTBEWERB WAYS2WORK

In der Arbeit des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zeigt sich immer wieder, dass Kommunen ein starkes Interesse an der Zusammenarbeit mit ansässigen Unternehmen haben. So bestätigen die Ergebnisse einer NRW-weiten Kommunalbefragung aus dem Jahr 2022 durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW, dass die Mehrzahl der befragten Städte, Kreise und Gemeinden darin eine wichtige

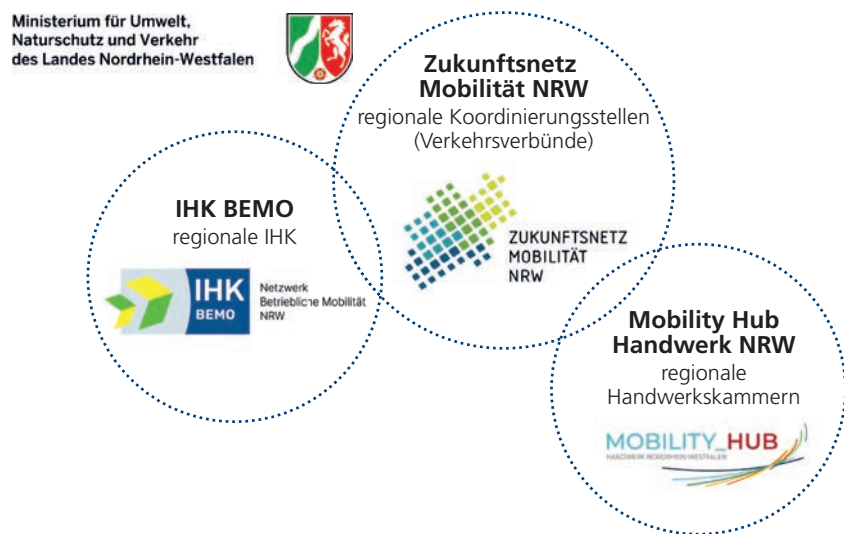


Abbildung 4: Netzwerke in NRW zur Unterstützung des Mobilitätsmanagements

Zukunftsaufgabe sehen. Vor allem die Verwaltungen von Großstädten haben bereits Erfahrungen mit dem kommunalen Mobilitätsmanagement gesammelt und sind gegenwärtig bestrebt, das betriebliche Mobilitätsmanagement in ortsansässigen Betrieben zu fördern. Insgesamt zeigt nahezu die Hälfte der befragten Kommunen Interesse, Projekte im Sinne des kooperativen Mobilitätsmanagements zu initiieren. Die Ergebnisse der Befragung bestätigen jedoch gleichzeitig, dass bisher nur eine geringe Anzahl von Kommunen eigene Maßnahmen zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen umsetzen konnten (vgl. Abbildung 5).

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat den Bedarf für kooperatives Mobilitätsmanagement zum Anlass genommen, den Landeswettbewerb „ways2work“ zu konzipieren. Partner*innen sind das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das IHK BEMO und das ILS, das die wissenschaftliche Expertise beisteuert und im Wettbewerb für die Begleitforschung zuständig ist.

Mit dem Wettbewerb soll betriebliches Mobilitätsmanagement als Instrument gestärkt und Impulse für eine Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Unternehmen in Form eines kooperativen Mobilitätsmanagements gesetzt werden.

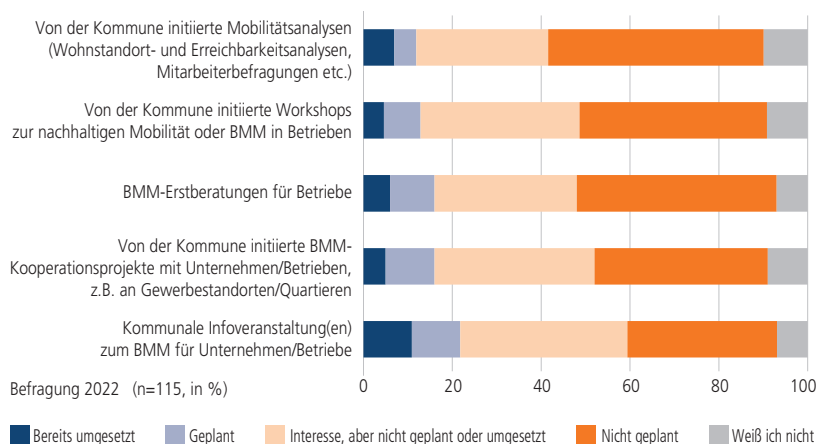


Abbildung 5: Ergebnis einer Kommunalbefragung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Das Ziel besteht darin, Unternehmen dabei zu unterstützen, die Mobilität ihrer Mitarbeitenden umweltverträglicher zu gestalten und dadurch auch ihre Attraktivität als Arbeitgeber*in zu erhöhen. Gleichzeitig werden Kommunen und Kreise dazu ermutigt, mit Unternehmen zusammenzuarbeiten und kooperatives Mobilitätsmanagement als Element ihrer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu etablieren. Mit ways2work wurde erstmals ein Förderansatz entwickelt, der die Anbindung von Gewerbegebieten an den öffentlichen Verkehr in den Fokus nimmt.

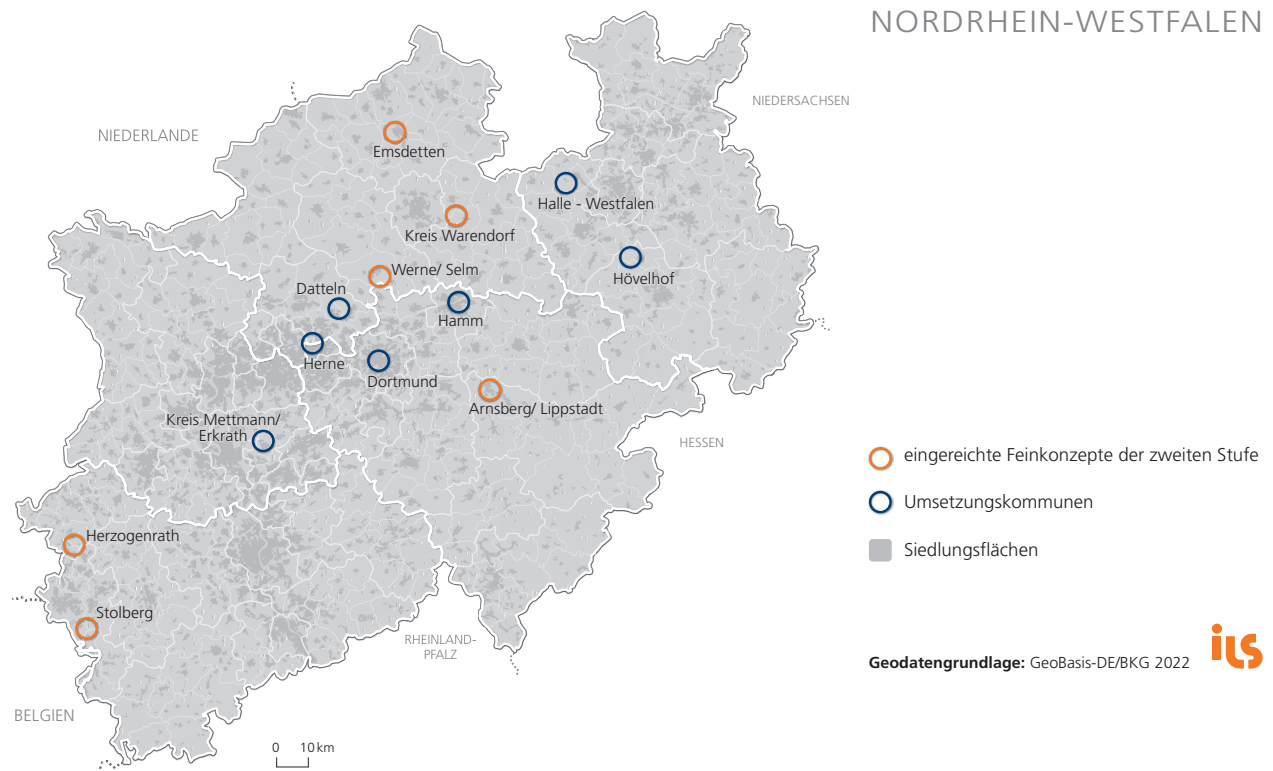


Abbildung 6: Projekte im Landeswettbewerb ways2work



PROJEKTE IN WAYS2WORK: DREI BEISPIELE FÜR KOOPERATIVES MOBILITÄTSMANAGEMENT IN NRW

Der Wettbewerb ways2work war bewusst so angelegt, dass eine Teilnahme daran ohne große Hürden möglich war. Mit einem kompakten Grobkonzept haben sich zunächst 22 Projektkonsortien mit jeweils Zusammenschlüssen aus Kommunen und Unternehmen aus NRW beteiligt. Eine Jury bestehend aus

neun Expert*innen bewertete die eingereichten Grobkonzepte und empfahl 15 der 22 Projekte für die zweite Stufe des Wettbewerbs. Alle 15 Projekte hatten nun die Gelegenheit, mit Förderung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) ihre ersten Ideen weiter zu qualifizieren.

Dazu bestand die Möglichkeit, Fördermittel des Landes in Anspruch zu

nehmen. Der Jury lagen schließlich 12 Feinkonzepte zur abschließenden Bewertung vor (vgl. Abbildung 6).

Im Frühjahr 2024 wurden schließlich sieben Projekte für ihr Konzept ausgezeichnet. Sie sollen nun in der Umsetzung des kooperativen Mobilitätsmanagements bevorzugt unterstützt werden. Aber auch die übrigen Ideen und Ansätze aus der ersten Stufe sollen nicht verloren gehen und die Akteure wurden ausdrücklich ermuntert, weiterzuarbeiten. Die NRW-Landesregierung strebt für die Umsetzung der Maßnahmen insgesamt ein Gesamtbudget in Höhe von ca. 10 Mio. Euro an.

Alle Projekte innerhalb der Umsetzungsphase zeichnen sich durch einen Mix an Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der beruflichen Mobilität aus und setzen jeweils individuelle Schwerpunkte. Schlüsselbereiche der Verbesserung sind der öffentliche Verkehr und Radverkehr. Aber auch für die umweltverträglichere Gestaltung der Pkw- und Lkw-Verkehre werden

INFOBOX 2

BESCHÄFTIGTENBEFRAGUNG

Im Rahmen des Wettbewerbs ways2work wurde allen Unternehmen in den beteiligten Projekten angeboten, eine Beschäftigtenbefragung zur Mobilität durch das ILS durchführen zu lassen.

Die Befragung wurde als Online-Erhebung konzipiert. Jedes Unternehmen erhielt einen spezifischen Zugang über einen Link sowie einen QR-Code, was die Beteiligung auf dem Smartphone ermöglichte. Die Befragung erfolgte anonym, beinhaltete keine Pflichtfragen und wurde auf Wunsch zusätzlich zur deutschen Version auch in weiteren Sprachen angeboten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Fragen weitgehend standardisiert. Einzelne Anpassungen an Spezifika der Betriebe waren möglich.

Befragt wurden zwischen August 2023 bis Dezember 2024 insgesamt 4.000 Beschäftigte in 70 Unternehmen. Die Rücklaufquoten lagen im Durchschnitt bei 30 %, schwankten aber je nach Vorgehen und Beschäftigtenstruktur sehr stark. Die Erhebungen sollen in den Gewerbegebieten am Ende der Laufzeit der Projekte wiederholt werden, um mögliche Änderungen in der Mobilität aufzuzeigen. Das entwickelte Befragungsdesign hat sich bewährt und wird aktuell auch außerhalb des Wettbewerbs im Rahmen von Mobilitätsberatungen von Unternehmen eingesetzt, was die Möglichkeiten für vergleichende Auswertungen weiter verbessert.

Maßnahmen geplant. So soll die Antriebswende in allen Projekten über die Förderung von E-Mobilität unterstützt werden. Insgesamt konnten die ausgewählten Projekte besonders überzeugend darlegen, dass eine deutliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu mehr Nachhaltigkeit führen kann.

Von besonderer Bedeutung für die Entscheidung der Jury war auch, dass in allen sieben Projekten das kooperative Mobilitätsmanagement mit Leben gefüllt wird und alle Akteure auf das gemeinsame Ziel hinarbeiten und sich engagieren.

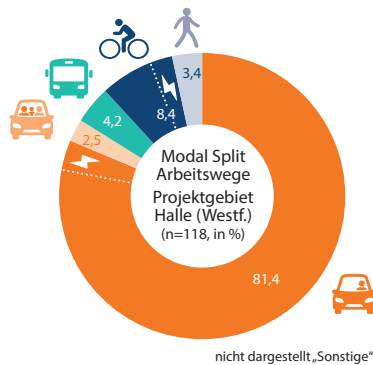
BEGLEITFORSCHUNG ILS

Mit der Begleitforschung des ILS wird der Werdegang und der Verlauf der Projekte evaluiert. Sie startete schon nach der Jurysitzung zur ersten Stufe. Um die Projekte zu diesem Zeitpunkt zu unterstützen, wurden in vielen beteiligten Unternehmen Beschäftigtenbefragungen zur Mobilität durchgeführt. Dadurch konnten Informationen u. a. zur Verkehrsmittelverfügbarkeit der Beschäftigten, ihrer Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen sowie zu Mobilitätseinstellungen und zu möglichen Bedarfen gesammelt werden.

Die Befragungen dienten einerseits dazu, den Betrieben spezifische Informationen über die Mobilität ihrer Beschäftigten zur Verfügung zu stellen. In der Zusammenschau der Einzelergebnisse der Unternehmen auf Ebene der Projekte wird zudem ein Einblick in die (Ausgangs-)Situation in dem entsprechenden Gewerbegebiet gegeben, was zur Verfeinerung der Maßnahmen in den Projekten genutzt werden kann. Insgesamt nahmen 70 Unternehmen in 11 Projekten dieses Angebot wahr (siehe Infobox 2). Im Folgenden sollen anhand von drei Projekten unterschiedliche Zugänge zum kooperativen Mobilitätsmanagement sowie Befragungsergebnisse aus den Beschäftigtenbefragungen exemplarisch dargelegt werden:



HALLE (WESTF.): ÖPNV UND RAD ALS ALTERNATIVE ZUM AUTO



Zum Projektgebiet Ravenna-Park Halle (Westf.) gehören 12 Unternehmen aus sehr unterschiedlichen Wirtschaftsbereichen, zudem befindet sich in dem Gewerbegebiet ein Outlet-Center für Bekleidung. Das Gebiet ist durch eine autoorientierte Gestaltung gekennzeichnet. Die ÖPNV-Anbindung ist trotz Nähe zu einem Bahnhof sehr schwach. Es existiert nahezu keine Feinerschließung mit Bussen und die Radinfrastrukturen sind wenig ausgebaut bzw. unattraktiv. Die Befragungen des ILS bestätigen erwartungsgemäß, dass die Autonutzung dort stark dominiert.

Mehr als 80 % der Wege der Beschäftigten zur Arbeit werden mit dem Auto zurückgelegt, wie die Darstellung des ermittelten Modal Split zeigt. Vergleichbare Erhebungen für den Besucher*innenverkehr liegen nicht vor. Allerdings deuten einzelne Zählungen der Stadt daraufhin, dass die Besucher*innen des Outlet-Centers nahezu ausschließlich den motorisierten Individualverkehr nutzen.



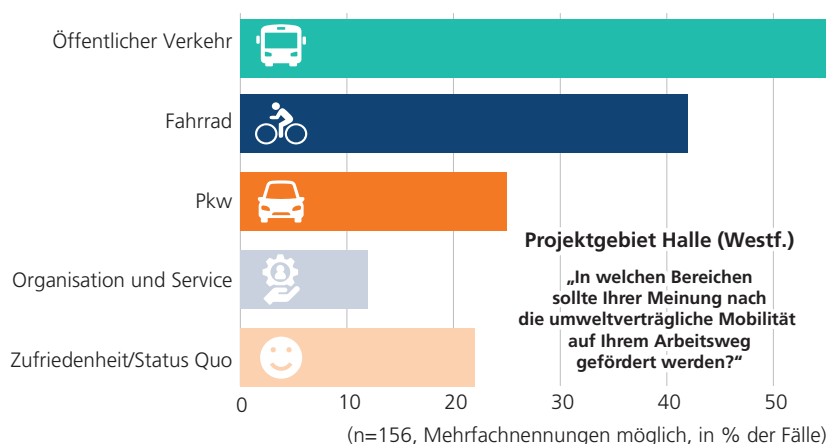
Die Stadt und engagierte Unternehmen in diesem Gebiet – u. a. der Betreiber des Outlet-Centers – wollen dies ändern und gemeinsam die Verkehrsmittelwahl umweltfreundlicher gestalten. Die Schaffung von ÖPNV-Angeboten und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln steht dabei im Vordergrund, wofür u. a. Shuttle-Busse, ein Bikesharing-System sowie die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur geplant sind.

Diese Ansätze werden sinnvoll durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wie Dienstradleasing und die Einführung eines Jobtickets ergänzt. Für Besuchende des Outlet-Centers sollen Anreizsysteme die Nutzung alternativer Verkehrsmittel fördern.

Dass gerade im öffentlichen Verkehr derzeit starke Defizite bestehen, wird auch

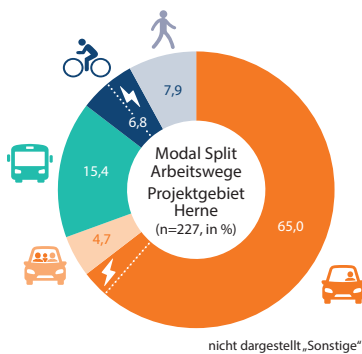
an den geäußerten Wünschen zur Verbesserung der betrieblichen Mobilität in den Befragungen des ILS deutlich (vgl. Abbildung). In einer weiteren Frage wurde nach einzelnen Maßnahmen zu den dargestellten Bereichen gefragt. Beim ÖPNV wurde neben der Verbesserung der Anbindung (TOP 1) u. a. eine Übernahme von Tickets durch den Betrieb (TOP 2) und die Aufwertung der Wegeverbindungen zu den Haltestellen (TOP 3) genannt.

Aber auch zum Radverkehr äußern die Befragten Wünsche an ihren Betrieb. Fahrradabstellanlagen, Firmenräder für Wege im Dienst und das Dienstrad-Leasing landeten hier auf den vordersten Plätzen. Die Chancen für eine Verlagerung vom Auto auf das Rad können dabei positiv eingeschätzt werden. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten, die das Rad derzeit nicht nutzen, können sich laut der Befragungen vorstellen, in Zukunft mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Auch die Distanzen sprechen dafür. So wohnen über ein Drittel der Beschäftigten (35 %) in einer Entfernung bis zu 10 km von ihrer Arbeitsstelle.



Das kooperative Mobilitätsmanagement in Halle wurde über eine intensive Zusammenarbeit mit einzelnen Unternehmen begonnen und soll nun über einen strukturierten Community-Building-Prozess auf alle ansässigen Betriebe ausgeweitet werden, um mit vereinten Kräften an der Umsetzung zu arbeiten.

HERNE: BESSERE ZEITLICHE ERREICHBARKEIT DER ARBEITSSTÄTTEN



Das Gewerbegebiet Friedrich der Große in Herne umfasst ca. 30 Unternehmen, mit einem deutlichen Schwerpunkt im logistischen Bereich.

Die ÖPNV-Erschließung wird durch Busse vom etwa 4 km entfernten Bahnhof vorgenommen. Die Befragten im Projektgebiet fahren überwiegend mit dem Auto. Auf 16 % der Wege wird der öffentliche Verkehr genutzt. Gerade für die vielen Betriebe, in denen Schichtarbeit geleistet wird, sind die Verbindungen nicht immer optimal und sollen über das Projekt besser an die Arbeitszeiten angepasst werden.

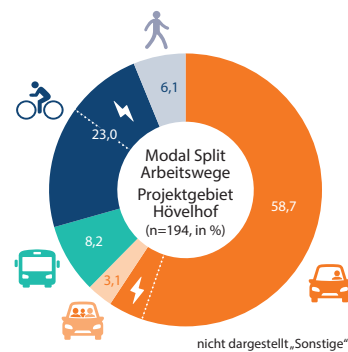
Für den Radverkehr ist der Ausbau des Wegenetzes geplant, wobei vor allem attraktive und komfortable Infrastrukturen geschaffen werden sollen. Damit das Rad als Alternative zum Auto auch genutzt wird, sollten mehr Befragte auf Fahrräder zurückgreifen können. Nur 58 % der Befragten verfügen bislang jederzeit über ein Rad – dies ist der niedrigste ermittelte Wert aller an ways2work beteiligten Projekte.

Eine erfolgsversprechende Maßnahme ist hier eine Bezuschussung des Fahrradkaufs, was teilweise schon in den Betrieben in Herne angeboten wird und ausgeweitet werden könnte. Hierfür, aber auch für die Schaffung von neuen Radabstellanlagen und Ladestationen für Pedelecs in den Betrieben, äußern die Beschäftigten in den Befragungen ein deutliches Interesse.

Das Vorgehen im kooperativen Mobilitätsmanagement in Herne ist sorgfältig unter den Akteuren vereinbart und arbeitsteilig angelegt. Während die Infrastrukturen im Gewerbegebiet von der Stadt geschaffen werden, sind die Unternehmen für ergänzende Einrichtungen auf ihren Betriebsflächen und Serviceangebote für ihre Belegschaft zuständig.

Die Akteure in Herne erwiesen sich dabei als erfahrene „Teamplayer“, die sich schnell gefunden haben, um das Projekt umzusetzen. Durch das Herner Bündnis für Arbeit sind die Akteure die Zusammenarbeit gewohnt, hier kooperieren Politik, Verwaltung und Unternehmerschaft seit knapp 10 Jahren erfolgreich. Für das Vorhaben im Projektgebiet Friedrich der Große sind aber weitere Partner dazu gekommen. So ließen sich von Anfang an viele der ansässigen Betriebe motivieren, das Projekt zu unterstützen. Die Projektpartner*innen in Herne sind Stadt Herne, FB Tiefbau und Verkehr, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne mbH (Herne.Business), Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittleres Ruhrgebiet und Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (HCR).

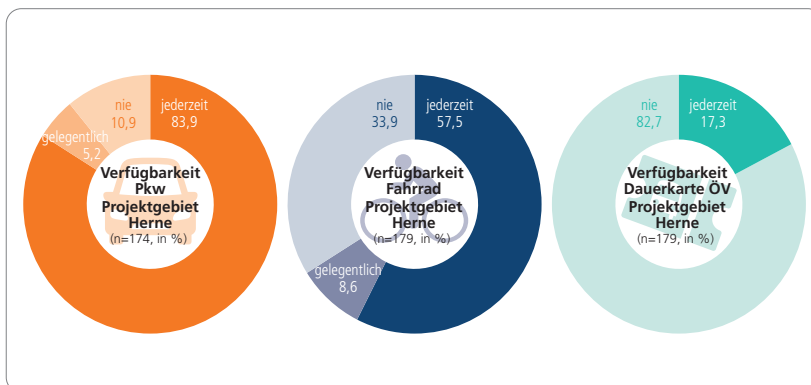
HÖVELHOF: INNOVATIVE KONZEPTE ZUR VERBREITERUNG DER OPTIONEN IN DER VERKEHRSMITTELWAHL



Dass kooperatives Mobilitätsmanagement nicht nur in städtisch geprägten Räumen gelingen kann, will das Projekt Hövelhof in Ostwestfalen zeigen. Im Gewerbegebiet Hövelhof Nord sollen den Beschäftigten verschiedene, innovative Mobilitätsoptionen angeboten werden.

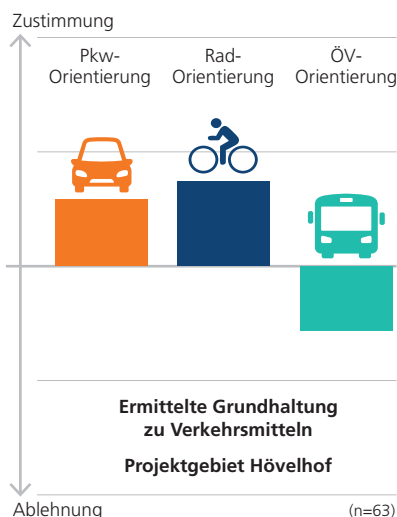
Im Radverkehr kann dabei bereits auf Erfolge aufgebaut werden. So zeigen die durchgeführten Befragungen einen beachtlichen Radfahranteil am Modal Split von 23 %. Das Gewerbegebiet profitiert dabei auch von der bekannten Radfahrkultur in Westfalen. Das fahrradfreundliche Mindset der Befragten lässt sich auch in den Einstellungen zu den Verkehrsmitteln aufzeigen, die das ILS in den Erhebungen standardmäßig miterfasst. Die Wertschätzung für das Rad liegt sogar höher als für den Pkw.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zeigt sich dadurch vergleichsweise niedrig, auch im Vergleich zu eher städtisch geprägten Projekten. Dennoch liegt der Anteil des Autos noch bei 60 % und Fahrgemeinschaften sind nur wenige vorhanden. Als Maßnahmenbündel sollen in dem Projekt ergänzend zur verbesserten Linienbusanbindung Shuttles eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge könnten außerhalb der Bedienzeiten als Sharing-Fahrzeuge für die Allgemeinheit zur Verfügung stehen („pulsierendes Car-Sharing“). Mobilstationen dienen als Verknüpfungspunkte und erweitern die Mobilitätsangebote etwa über Bike-Sharing und einen E-Scooter-Verleih.



Die Unternehmen sollen an der Finanzierung einzelner Angebote beteiligt werden und setzen weitere Bausteine um. Eine dieser Maßnahmen ist das sogenannte Mobilitätsbudget, d. h. ein zusätzlich zum Gehalt zur Verfügung gestellter Betrag zur Beteiligung an den Mobilitätskosten des Einzelnen.

Viele der im Projekt beteiligten Unternehmen in Hövelhof Nord sind im metallverarbeitenden Bereich oder in sonstigen spezialisierten Fertigungen tätig und benötigen qualifizierte Facharbeiter*innen. Dies stellt eine wichtige Motivation der Unternehmen dar und war ein Anlass, warum sie das Projekt zum kooperativen Mobilitätsmanagement initiativ mitangestoßen haben.



AUSBLICK: WAYS2WORK ALS VERSUCHSLABOR FÜR DAS KOOPERATIVE MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Zusammenarbeit von Akteuren ist ein wichtiger Teil des Mobilitätsmanagements und wurde in der fachlichen Debatte immer wieder als wichtiger Erfolgsfaktor herausgestellt. In der Umsetzung blieben die gelebten Kooperationen aber oft hinter den Ansprüchen zurück. Vor diesem Hintergrund ist die Frage berechtigt, warum dies nun im Landeswettbewerb ways2work besser gelingen sollte?

Wie in den vorherigen Ausführungen dargelegt, sprechen aber gleich mehrere

Gründe dafür, dass die Zeit reif ist für ein gemeinsames, kooperatives Mobilitätsmanagement öffentlicher und wirtschaftlicher Akteure und somit gute Chancen für die erfolgreiche Umsetzung bestehen.

So haben sich die Motivationen und Handlungslogiken der Akteure verändert. Der Druck der Arbeitnehmer*innenmärkte und wachsende politische und gesellschaftliche Ansprüche an nachhaltiges Handeln führen dazu, dass Unternehmen Mobilität nicht länger als reine Privatsache verstehen können und kostenfreie Parkplätze als einziges Mobilitätsangebot für die Beschäftigten nicht mehr ausreichen. Vielmehr müssen sie aktive Mobilitätspolitik im Sinne eines Mobilitätsmanagement betreiben, um attraktiv zu bleiben und den an sie gestellten Anforderungen der Nachhaltigkeit zu genügen. Für die Kommunen wächst die Einsicht, dass die autoorientierte Mobilität in Gewerbegebieten ein „Problemkind“ der nachhaltigen Entwicklung ist, was die Zusammenarbeit mit den Unternehmen zunehmend zur Pflichtaufgabe macht. Dabei haben die Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie eine angepasste Förderkulisse dazu beigetragen, dass in NRW vielerorts Strukturen und Ressourcen in Verwaltungen aufgebaut wurden. Es ist zu erwarten, dass diese Institutionalisierung die Zugkraft des kooperativen Mobilitätsmanagements deutlich fördert.

Die Projekte in ways2work zeigen sich vielfältig und die entstandenen Netzwerke umfassen weitere wichtige Praxispartner*innen und Unterstützer*innen. Aus dem Wettbewerb hervorgegangen sind unterschiedliche und an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Lösungsvorschläge, die nun weiter konkretisiert und in die Umsetzung gebracht werden.

Dabei zeigen sich auch erste Herausforderungen. So müssen in wirtschaftlich zunehmend schwierigen Zeiten ausreichende Fördermittel und Eigenanteile der Kommunen und Unternehmen realisiert werden. Aber auch grundlegende Unterschiede in der Handlungsweise der verschiedenen Akteure – so etwa mit Blick auf das Tempo kommunaler und unternehmerischer Praxis – gilt es zu managen, um aus gemeinsamen Antragstellungen dauerhafte und erfolgreiche Kooperationen zu schmieden.

Der Landeswettbewerb ways2work ist insofern als Experiment bzw. Versuchslabor in dem Sinne zu verstehen, dass wertvolle Erfahrungen gesammelt und dabei auch Hemmnisse überwunden werden müssen. Das ILS wird das kooperative Mobilitätsmanagement in den kommenden Jahren begleiten. Mit weiteren quantitativen und qualitativen empirischen Erhebungen wird u. a. der Frage nachgegangen, inwieweit damit ein substanzieller Beitrag zur Mobilitätswende auf Arbeitswegen geleistet werden kann.





LITERATUR

AGORA – Agora Verkehrswende (2022): Wende im Pendelverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können. Bearb. v. Böhme, Uwe; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Klinger, Thomas; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim. Berlin.

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2022): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf.download.pdf/oev-gueteklassen-berechnungsmethodikare.pdf> (04.11.2024).

B.A.U.M. Consult GmbH (2018): Mobil gewinnt – Nachhaltige Mobilität kennt nur Gewinner. Gute Beispiele für die betriebliche Praxis. https://www.mobil-gewinnt.de/data/dokumente/mobil_gewinnt_best_practice_final.pdf (04.11.2024).

EMM – Europäische Metropolregion München e.V. (Hrsg.) (2021): Leitfaden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM). München. <https://www.metropolregion-muenchen.eu/wp-content/uploads/2021/05/Leitfaden-Betriebliches-Mobilitaetsmanagement.pdf> (04.10.2024).

Falkinger, Claudia; Lindinger, Andreas (2024): Praxishandbuch Nachhaltiges betriebliches Mobilitätsmanagement. Wien: Linde Verlag.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2021): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, EAM: R 2, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Köln.

IHK BEMO – IHK-Netzwerk Betriebliche Mobilität NRW (2024): www.ihk-bemo.nrw (04.11.2024).

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2024): Forschungsprojekt ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse für das Land Nordrhein-Westfalen. <https://www.ils-forschung.de/forschung/forschungsprojekte/?id=361> (04.11.2024).

Küpper, Patrick (2016): Abgrenzung und Typisierung ländlicher Räume. Thünen Working Paper 68. Braunschweig. https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn057783.pdf (04.11.2024).

Münter, Angelika; Klinger, Thomas (2023): Trends des Flächenverbrauchs und ihre Folgen für die Verkehrswende. In: Becker, Thilo; Deuster, Jan; Francke, Angela; Huber, Felix; Mietzsch, Oliver; Nobis, Claudia; Saary, Katalin; Schwedes, Oliver (Hrsg.): HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 96. Ergänzung, 7/2023. Berlin/Offenbach: Wichmann.

Schwedes, Oliver; Rammert, Alexander (2020): Mobilitätsmanagement: Ein neues Handlungsfeld integrierter Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer VS.

ways2work – Wettbewerb für Unternehmen und Kommunen (2024): www.ways2work.nrw/Steckbriefe-aus-stufe-1/ (04.11.2024).

ZNM – Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Köln. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/4238eecb27356bcc36a23649677f49a8/znm-handbuch-bmm.pdf> (04.11.2024).

IMPRESSUM

Herausgegeben vom

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22–24
44135 Dortmund
Postfach 10 17 64
44017 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
poststelle@ils-forschung.de

www.ils-forschung.de

 [ils-forschung](#)

 [stadt_land_forschung](#)

 [@ilsforschung@wisskomm.social](#)

 [ilsforschung](#)

 [ILS Forschung](#)

Ausgabe ILS-TRENDS 04/24
© ILS 2024, alle Rechte vorbehalten
Gedruckt auf Recycling-Offset, aus 100% Altpapier, FSC® zertifiziert und EU Eco-Label ausgezeichnet

ISSN: 2701-4738 (Print)
ISSN: 2701-4746 (Online)

<https://doi.org/10.58122/y1tz-w162>

Fotos

AdobeStock_279692986, ways2work
NRW, ILS-Mitarbeitende

Layout

Silke Pfeifer

Kartografie

Jutta Rönsch



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung