



Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement.

Ergebnisse einer Expertenbefragung

Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement

Ergebnisse einer Expertenbefragung

Verfasser(in):

Guido Müller und Mechtild Stiewe

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und
Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen
Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Das Forschungsprojekt	5
2.	Rahmenbedingungen für Betriebliches Mobilitätsmanagement in Deutschland	7
2.1	Methodik	7
2.1.1	Ziel und Gegenstand	7
2.1.2	Inhalte und Vorgehen der Expertenbefragung	7
2.1.3	Die Expertinnen und Experten	8
2.1.4	Durchführung und Rücklauf.....	8
2.2	Ergebnisse zu Wichtigkeit und derzeitigem Stand	9
2.2.1	Wichtigkeit von Rahmenbedingungen.....	9
2.2.2	Bewertung des derzeitigen Standes	11
2.2.3	Sichtweise der kommunalen Expertinnen und Experten	14
2.2.4	Ableitung des Handlungsbedarfs	15
2.3	Ergebnisse der offenen Fragen zu Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf.....	21
2.3.1	Auswertung.....	21
2.3.2	Fördernde und hemmende Rahmenbedingungen	22
2.3.3	Fördernde Rahmenbedingungen	22
2.3.4	Hemmende Rahmenbedingungen	24
2.3.5	Handlungsbedarf	26
2.4	Zusammenfassung und Fazit.....	28
	Literatur.....	31

Abbildungen

Abb. 1:	Derzeitige Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland – Globalbewertung	11
Abb. 2:	Matrix „Handlungsbedarf“ aus den Dimensionen „Wichtigkeit“ und „Derzeitiger Stand“	15
Abb. 3:	Handlungsrelevanzmatrix: Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement.....	16

Tabellen

Tab. 1:	Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Wichtigkeit	10
Tab. 2:	Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach derzeitigem Stand	13
Tab. 3:	Unterschiede in der Einschätzung der kommunalen Expertinnen und Experten im Vergleich zu den anderen Befragten	14
Tab. 4:	Rangfolge der Rahmenbedingungen nach Handlungsbedarf	19
Tab. 5:	Mittlerer Rang eines Items nach Bereich.....	20

Tab. 6:	Fördernde Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen	22
Tab. 7:	Fördernde Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen – betriebsspezifische und „globale“ Rahmenbedingungen	23
Tab. 8:	Hemmende Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen	25
Tab. 9:	Hemmende Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen – betriebsspezifische und „globale“ Rahmenbedingungen	26
Tab. 10:	Handlungsbedarf zur Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements nach Bereichen	27

1. Einleitung

Die vorliegende Veröffentlichung stellt die Ergebnisse einer Expertenbefragung zu den Rahmenbedingungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland zusammenfassend dar. Diese im Sommer 2005 durchgeführte Befragung ist ein Baustein innerhalb des Forschungsprojektes „Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Rahmenbedingungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch eine stärkere Systematisierung, Differenzierung und Standardisierung“. Das Forschungsprojekt wurde im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FOPS) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegeben und gemeinsam durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsfor-schung und Bauwesen des Landes Nordrhein Westfalen (ILS NRW), die Universität Dortmund sowie die Planungsgruppe Nord (PGN) bearbeitet.

Die Untersuchung der Rahmenbedingungen betrieblichen Mobilitätsmanagements ist ein Arbeitspaket des Forschungsprojektes. In anderen Arbeitspaketen (AP 2.1 „*Unternehmensbefragung*“, AP 2.2 „*Fallstudien*“ und AP 3.1 „*Umsetzungsstrategien*“) des Projektes geht es vor allem um die Analyse der betrieblichen Situation und Struktur. Eine Veröffentlichung weiterer Projektergebnisse ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

1.1 Das Forschungsprojekt

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement für den Personenverkehr stellt für öffentliche und private Arbeitgeber eine Chance dar, die erforderliche Mobilität der Beschäftigten für den Weg zur Arbeit sowie für dienstliche und geschäftliche Wege und die Erreichbarkeit ihrer Standorte für Dritte (Kundinnen und Kunden usw.) sicherzustellen, zu verbessern sowie effizient und nachhaltig zu organisieren. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des derzeitigen Kostendrucks, der partiellen Überlastung der Straßeninfrastruktur, der Nutzungskonkurrenz um knappe Flächen oder der Notwendigkeit zur Ressourceneinsparung.

Auch wenn in den vergangenen Jahren zahlreiche Betriebe und Verwaltungen in Deutschland ein betriebliches Mobilitätsmanagement erfolgreich eingeführt haben, bleibt die Nutzung bislang nur punktuell. Bereits seit langem erprobt – sowohl in Deutschland als auch in anderen europäischen Ländern (z. B. Niederlande, Großbritannien, Italien, Belgien) – sind einzelne Maßnahmen wie z. B. Job-Tickets, Radabstellanlagen, Car-Sharing und Car-Pooling, Mitfahrbörsen, Mobilitätsberatung, Stellplatzmanagement, Anpassungen von Schichtdiensten sowie Beratung zur Wohnstandortwahl. Gesamtkonzepte, die einen Mix verschiedener Maßnahmen bzw. Mobilitätsdienstleistungen beinhalten, finden sich jedoch bislang selten.

Durch Pilotprojekte wurde bereits der grundsätzliche Nachweis für die Wirksamkeit betriebsbezogener Mobilitätskonzepte erbracht. Reduzierungen von 20 % im Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs werden bei einer systematischen Anwendung für realistisch gehalten (vgl. ISB/IVV 2004); damit ist das betriebliche Mobilitätsmanagement auch im Sinne des § 40 des BImSchG-neu eine geeignete Maßnahme um zur dauerhaften Verbesserung der Luftqualität beizutragen.

Die einzelnen Projekte bieten aber noch keine umfassende methodische Grundlage einer Kategorisierung und Bewertung von branchen- und regionalspezifischen Merkmalen zur Diffusion der Ergebnisse. Offen bleibt auch die Frage, warum bislang nur wenige Betriebe und Behörden ein betriebliches Mobilitätsmanagement umsetzen. Ebenfalls nur ansatzweise untersucht bzw. empirisch belegt sind Fragestellungen, die zu einer stärkeren Systematisierung bzgl. Branchen, Regionen sowie Mikro- und Makrostandorten führen können. An diesem Punkt setzt das Forschungsvorhaben an.

Ziele des Projekts

Strategisches Ziel des Forschungsvorhabens ist die Weiterentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Personen- und Wirtschaftsverkehr durch eine stärkere Systematisierung, Differenzierung und Standardisierung.

Die in diesem Forschungsvorhaben angestrebte – bislang nicht durchgeführte – Systematisierung verschiedener Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf unterschiedlichen Akteurs- und Raumebenen ermöglicht Aussagen zum Einfluss der Regions- und Ortsspezifika sowie der Standortbedingungen auf das betriebliche Mobilitätsmanagement. Eine Analyse der Rahmenbedingungen, d. h. der Bereiche, die vom Unternehmen nicht oder nur mittelbar beeinflusst werden können, erlaubt die Weiterentwicklung steuerlicher, bau- und planungsrechtlicher sowie ordnungsrechtlicher Rechtssetzungen auf breiter wissenschaftlicher Basis. Auch die innerbetriebliche Verankerung sowie die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Akteuren, insbesondere Unternehmen, Mobilitätsdienstleistern und öffentlicher Hand, finden besondere Beachtung. Die abschließend zu erarbeitenden Empfehlungen für Umsetzungsstrategien sollen dazu beitragen, den Handlungsansatz des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu fördern und weiter zu verbreiten.

2. Rahmenbedingungen für Betriebliches Mobilitätsmanagement in Deutschland

2.1 Methodik

2.1.1 Ziel und Gegenstand

Ein wesentlicher Baustein des Forschungsvorhabens ist die Untersuchung der Rahmenbedingungen, da es bei der Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements nicht allein um das Umsetzungsinteresse der Unternehmen und Verwaltungen geht, sondern auch um Anreizstrukturen und das Überwinden von Hemmnissen. Die Expertenbefragung zu den Rahmenbedingungen ist dabei ein Kernelement.

Ziel ist es, Empfehlungen zu erarbeiten, in welcher Form diese Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden können, damit sie eine möglichst breite Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement unterstützen.

Als Rahmenbedingungen werden hier alle Bereiche gefasst, die vom Unternehmen nicht (oder nur mittelbar) beeinflusst werden können. Es werden in diesem Arbeitsschritt also die Bedingungen betrachtet, die auf der Ebene der Kommune, des Landes und des Bundes gestaltet werden können. Dazu gehören

- A) politische Rahmenbedingungen,
- B) rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen,
- C) finanzielle Rahmenbedingungen,
- D) organisatorische Rahmenbedingungen,
- E) Rahmenbedingungen zum Know-how und Bewusstsein.

Rein betriebliche Rahmenbedingungen (wie z. B. Betriebsgröße, Arbeitszeitmodelle oder Geschäftsreiseregime), Standortbedingungen (wie z. B. Erreichbarkeit, Standortstruktur) sowie Rahmenbedingungen der Beschäftigten (wie Zeit- oder Kostenbudgets oder Wohnstandorte) stehen hier nicht im Fokus, da sie in den anderen Projektschritten bearbeitet werden.

Vorangegangene Forschungsarbeiten, z. B. das EU-Projekt MOST (MOST Konsortium 2003b), das FOPS-Projekt zum Mobilitätsmanagement in Deutschland und im Ausland (ISB/IVV 2004) oder die ExWoSt-Vorhaben im Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“ (ISB 2003) haben bereits wichtige Rahmenbedingungen identifiziert, jedoch nicht immer den Handlungsbedarf im Detail herausgearbeitet. Hier setzt das Vorhaben an.

Ziel der Expertenbefragung war es, aufgrund der Vielzahl der möglichen Ansatzpunkte in einem ersten Schritt die Wichtigkeit einzelner Rahmenbedingungen und deren Status quo zu bewerten, um daraus die Themen mit dem größten Handlungsbedarf abzuleiten. Diese werden dann im weiteren Projektverlauf vertieft bearbeitet.

2.1.2 Inhalte und Vorgehen der Expertenbefragung

Die Befragung wird in zwei Stufen (schriftlich per E-Mail und mündlich-telefonisch) durchgeführt. Diese Zusammenfassung beinhaltet die Ergebnisse der ersten Stufe.

Kernstück des Fragebogens der ersten Erhebungsstufe (vgl. Anhang) ist eine standardisierte Frage zu Wichtigkeit und derzeitigem Stand einzelner Rahmenbedingungen. Sie umfasst 47 Items unter Verwendung von 5er-Likert-Skalen (Wichtigkeit: wichtig/unwichtig; derzeitiger Stand: positiv/negativ). In Anlehnung an die Methodik von Kundenzufriedenheitsbefragungen, vgl. z. B. Isfort 2004, HVV-Kundenmonitor (HVV 2004); Kundenzufriedenheitsmessung der Es-

sener Verkehrs-AG (EVAG 2001), erlaubt diese Vorgehensweise, eine Matrix zu erstellen, um den akuten Handlungsbedarf herauszukristallisieren (vgl. Kapitel 2.2.4), der in der zweiten Stufe der Bearbeitung vorrangig zu diskutieren ist. Die Items stammen aus einer Analyse der wichtigsten einschlägigen Studien (vgl. vorhergehende Seite). Eine ausführliche Liste von Items wurde durch ein Screening im Projektkonsortium auf eine handhabbare Zahl reduziert. Bei allen Items wurde die Möglichkeit vorgesehen „keine Angabe“ anzukreuzen, da einige Items sehr spezifisch waren und nicht erwartet werden konnte, dass alle Expertinnen und Experten sich bei jedem Aspekt sachverständig fühlen.

Darüber hinaus wurden einige offene Fragen zu den wichtigsten hemmenden und fördernden Rahmenbedingungen, zu weiteren Aspekten sowie dem Handlungsbedarf gestellt (vgl. Kapitel 2.3).

Am Ende des Fragebogens wurde den Expertinnen und Experten in Frage 3.2 die Möglichkeit gegeben, weitere Rahmenbedingungen zu ergänzen. Diese Frage wurde lediglich von fünf Befragten beantwortet. Genannt wurden dabei weniger weitere Rahmenbedingungen, die bislang keine Berücksichtigung fanden; vielmehr wurden ergänzende Hinweise zu ihrer Ausgestaltung gegeben, so z. B. die professionelle Vermarktung in der Sprache der Unternehmen oder die Einbindung der Unternehmensleitungen und Betriebsräte.

In der zweiten Stufe erfolgt eine vertiefte Diskussion ausgewählter Rahmenbedingungen mit dem Ziel, Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten zu identifizieren und umsetzbare Handlungsempfehlungen abzuleiten. Darüber hinaus können bereits im Projekt entwickelte Handlungsansätze durch die Expertinnen und Experten validiert werden. Die Expertinnen und Experten stammen überwiegend aus dem ersten Panel; zu besonderen Themen, beispielsweise dem Steuerrecht, kann es notwendig sein, zusätzliche Personen hinzuzuziehen.

2.1.3 Die Expertinnen und Experten

Die Auswahl der befragten Expertinnen und Experten erfolgte unter zwei Gesichtspunkten:

- Zum einen sollten alle Befragten über eine langjährige Erfahrung mit dem Ansatz „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ verfügen.
- Zum anderen sollten alle relevanten Akteursgruppen aus Policy, Praxis und Theorie vertreten sein.

Vertreterinnen und Vertreter von wichtigen (z. B. wirtschaftsnahen) Verbänden oder aus den politischen Parteien wurden aufgrund des zweiten Kriteriums einbezogen, auch wenn das Kriterium der langjährigen Erfahrung nicht voll erfüllt war. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurden insgesamt 67 Expertinnen und Experten aus folgenden Bereichen ausgewählt: Politik (Bund), Ministerien (Bund und Länder), Kommunen, Forschung und Beratung, Verkehrsdienstleister, Verbände/Kassen/Berufsgenossenschaften, Initiativen sowie Unternehmen mit Erfahrungen im betrieblichen Mobilitätsmanagement.

2.1.4 Durchführung und Rücklauf

Die Befragung wurde am 29. April 2005 vom ILS NRW per E-Mail verschickt, nachdem sie zwei Wochen vorher ebenfalls per E-Mail angekündigt worden war. Dem Fragebogen wurden ein zweiseitiges Erläuterungsblatt und ein kurzer Projektsteckbrief beigelegt. Der Rücklauf erfolgte per E-Mail oder Fax bis 10. Juni 2005. Nach einmaliger Erinnerung kamen insgesamt 36 ausgefüllte Fragebögen zurück; damit beträgt die Rücklaufquote 54 %. Von den neun persönlichen Absagen wurde die Mehrheit damit begründet, nicht oder nur entfernt zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ zu arbeiten.

Der Experte des Deutschen Städtetages hat den an ihn adressierten Fragebogen an die Mitglieder der Fachkommission Verkehrsplanung übermittelt. Aus diesem Kreis kamen neun Fragebögen zurück, davon einer nur unvollständig ausgefüllt. Die verbleibenden acht Fragebögen wurden nicht in die Grundausswertung einbezogen, da nicht klar war, inwieweit die Befragten dem Kriterium der Erfahrung mit dem Thema entsprachen. Zudem wäre bei einem Einbezug der Bereich der Kommunen mit 15 von 44 Befragten überrepräsentiert. Die Unterstichprobe Kommunen wurde einer Sonderauswertung unterzogen, deren Ergebnisse in Kapitel 2.2.3 dokumentiert sind.

2.2 Ergebnisse zu Wichtigkeit und derzeitigem Stand

Bei einer Vielzahl von beeinflussenden Rahmenbedingungen kann auch an vielen Stellen etwas zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder zum Abbau von Hemmnissen getan werden. Um sowohl zunächst für das weitere Vorgehen im Forschungsvorhaben als auch für die verkehrspolitische Diskussion Prioritäten zu setzen und um den vorrangigen Handlungsbedarf zu identifizieren, wurden bei den Expertinnen und Experten zwei Dimensionen abgefragt: die allgemeine Wichtigkeit einer konkreten Rahmenbedingung und deren Beurteilung des aktuellen Standes.

2.2.1 Wichtigkeit von Rahmenbedingungen

Die Wichtigkeit von Rahmenbedingungen wurde mit der folgenden Frage auf einer 5er-Likert-Skala erfasst mit den Dimensionen 1 = *sehr wichtig*, 2 = *eher wichtig*, 3 = *teils/teils*, 4 = *eher unwichtig*, 5 = *sehr unwichtig*.

Frage 3.1.1: Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?

Tabelle 1 zeigt die Items in der Reihenfolge ihrer eingeschätzten Wichtigkeit mit den wichtigsten Aspekten zuerst. Angegeben ist jeweils der Mittelwert.

Bereich	Item-Nr.	Reihenfolge nach Wichtigkeit	Wichtigkeit
			1 = sehr wichtig < > 5 = sehr unwichtig
A	1	Bewusstsein bei Betrieben und Verwaltungen	1,20
B	14	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung der Kommunen	1,31
A	5	Transparenz der Kosten für betriebliche Mobilität bei Betrieben und Verwaltungen	1,36
E 35		Verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung der staatlichen Förderprogramme	1,43
A	3	Informations- und Kenntnisstand bei Betrieben und Wirtschaftsverbänden	1,44
B	16	Einbindung in Pläne und Programme von Kommunen	1,47
D	28	Steuerliche Regelungen insgesamt	1,49

Bereich	Item-Nr.	Reihenfolge nach Wichtigkeit	Wichtigkeit
			1 = sehr wichtig < > 5 = sehr unwichtig
C	21	Personelle Verankerung bei den Kommunen	1,56
D 28e		Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale	1,62
B	13	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung von Bund und Ländern	1,63
D	29	Verankerung in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge	1,66
B	20	Beitrag von Kommunen als Initiator und überbetrieblicher Koordinator	1,69
E	40	Anteil der privaten Finanzierung (eigene Aktivitäten der Wirtschaft, Sponsoring etc.)	1,69
A	2	Informations- und Kenntnisstand bei Kommunen und Ministerien	1,72
E	36	Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes oder der Länder	1,75
C	26	Standards und Managementsysteme für das betriebliche Mobilitätsmanagement	1,78
D	30	Regelungen zu Stellplätzen und Ablösemöglichkeiten im Bauordnungsrecht	1,78
D	28c	Abschaffung der Steuerfreiheit von Zuschüssen des Arbeitgebers zum Job-Ticket seit 2004	1,79
D	28f	Höhe der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht	1,79
E	37	Verfügbarkeit von kommunalen öffentlichen Fördermitteln	1,81
D	33	ÖV-Anbindung von Neubauvorhaben kein Bestandteil der Erschließung nach BauGB	1,83
D	28a	Steuerpflicht auf finanzielle Anreize durch den Arbeitgeber	1,84
A	10	Stand von Evaluation und Kosten-Nutzen-Analyse	1,86
D	28b	Unentgeltliche Bereitstellung betrieblicher Pkw-Stellplätze kein geldwerter Vorteil	1,88
B	18	Vorbildfunktion der Öffentlichen Hand	1,89
B	19	Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Betrieben	1,89
C 24		Spezifische Organisationen und Netzwerke für betriebliches Mobilitätsmanagement	1,91
A 6		Existenz verkehrsmittelübergreifender und unabhängiger Beratung	1,92
D	34	Einbindung von Mobilitätsmanagement in die ÖPNV-Gesetze der Länder	1,92
D	32	Regelungen zu Fahrradabstellplätzen im Bauordnungsrecht	1,94
B	15	Einbindung in Pläne und Programme von Bund und Ländern	1,97
B	17	Stellenwert in weiteren Politikfeldern (z. B. Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit)	1,97
C	22	Personelle Verankerung in den Ministerien von Bund und Ländern	1,97
E	38	Möglichkeit der Förderung nach GVFG	1,97
C	27	Einbindung in das Öko-Audit	2,00
D	31	Verwendung von Ablösebeträgen für betriebliches Mobilitätsmanagement	2,00
E	39	Möglichkeit der Förderung mit Städtebauförderungsmitteln	2,17
A	4	Informations- und Kenntnisstand bei den Verkehrs- und Umweltverbänden	2,20
C	23	Personelle Verankerung in Verbänden	2,23
A	9	Verfügbarkeit von Leitfäden, Handbüchern und standardisierten Hilfsmitteln	2,26
A	11	Stellenwert in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion	2,26
E	41	Finanzielle Ressourcen für Forschung und Entwicklung	2,29
D	28d	Praxis der Bereitstellung von Dienstwagen mithilfe von Gehaltsumwandlung	2,30
C	25	Deutsche Beteiligung an der EPOMM	2,41
A 7		Spezifische Qualifizierung und Aus- und Weiterbildung	2,42
A	12	Informationen aus dem Ausland	2,63
A 8		Spezifische Qualifizierung im Hochschulbereich	2,73

Tab. 1: Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Wichtigkeit (n = 32-36)

Zunächst wird deutlich, dass die große Mehrzahl der Items als recht wichtig erachtet wird. Etwa drei Viertel der genannten Rahmenbedingungen liegen bei einem Mittelwert von unter 2,0 auf der 5er-Skala. Nur ganz wenige Aspekte – wie etwa die Qualifizierung im Hochschulbereich oder die Informationen zum Thema aus dem Ausland – liegen in der Wichtigkeit zurück. Dennoch gibt es feine und aussagekräftige Differenzierungen.

Bewusstsein und Informationsstand bei den Betrieben werden als Schlüsselbedingungen angesehen. Da die Betriebe die handelnden Akteure bei der Umsetzung sind, ist dies nicht verwunderlich. Die Transparenz bei den Kosten der Mobilität ist dabei ein wesentlicher Aspekt.

Eine weitere Schlüsselbedingung ist die Bedeutung des Themas bei den Kommunen. Mit dem Stellenwert in der Verkehrspolitik und -planung, der Einbindung in Pläne und Programme, der personellen Verankerung und der Rolle der Kommunen als Initiatoren landen gleich vier Aspekte weit vorn. Außerdem wird der Stellenwert des Themas bei Bund und Ländern als bedeutsam eingestuft.

Bei der Frage nach der Förderung wird vor allem die verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung von Förderprogrammen betont. Der Anteil der privaten Finanzierung sollte in seiner Bedeutung aber auch nicht unterschätzt werden. Die steuerlichen Rahmenbedingungen allgemein, aber auch am Beispiel der Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale, werden ebenfalls als wichtig erachtet. Dazu kommt noch die Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge.

Insgesamt wird deutlich, dass von den Expertinnen und Experten nicht ein bestimmter Bereich der Rahmenbedingungen als besonders wichtig erachtet wird; in der Rangfolge finden sich Aspekte aus allen Bereichen ganz oben. Als Zwischenfazit kann daher festgehalten werden, dass nur ein ausgewogenes Vorgehen auf verschiedenen Ebenen das betriebliche Mobilitätsmanagement wirksam fördern kann.

2.2.2 Bewertung des derzeitigen Standes

Vor der Bewertung der einzelnen Items wurde das Expertenpanel um eine Globalbewertung der derzeitigen Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland gebeten. Die 5er-Likert-Skala reichte von 1 = *sehr gut* bis 5 = *sehr schlecht*.

Frage 2.1: Wie beurteilen Sie die derzeitigen Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland insgesamt?

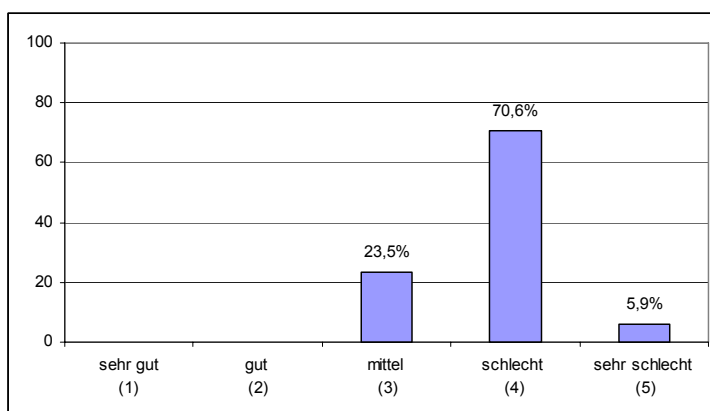


Abb. 1: Derzeitige Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland – Globalbewertung (n=34)

Das Ergebnis der Globalbewertung ist geschlossen und eindeutig. Etwa 70 % der befragten Expertinnen und Experten bezeichnen die derzeitigen Rahmenbedingungen als schlecht, zwei weitere als sehr schlecht. Die übrigen Befragten kommen zu einer mittleren Einschätzung. Kein einziges Urteil lautet gut oder sehr gut. Damit liegt der Mittelwert auf der 5er-Skala bei $x = 3,82$.

(s = 0,52) weit im negativen Bereich. Dieser Mittelwert stellt zugleich die Messlatte für die Bewertung der Einzelitems dar.

Die Bewertung des derzeitigen Standes der einzelnen Rahmenbedingungen wurde mit der folgenden Frage auf einer 5er-Likert-Skala erfasst mit den Dimensionen 1 = *sehr positiv*, 2 = *eher positiv*, 3 = *neutral*, 4 = *eher negativ*, 5 = *sehr negativ*.

Frage 3.1.2: Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?

Tabelle 2 zeigt die Items in der Reihenfolge der Bewertung des derzeitigen Standes mit den negativsten Aspekten zuerst. Angegeben ist jeweils der Mittelwert.

Bereich	Item-Nr.	Reihenfolge nachzeitigem Stand	Derzeitiger Stand
			5 = sehr negativ < > 1 = sehr positiv
B	15	Einbindung in Pläne und Programme von Bund und Ländern	4,42
D	28c	Abschaffung der Steuerfreiheit von Zuschüssen des Arbeitgebers zum Job-Ticket seit 2004	4,39
E	38	Möglichkeit der Förderung nach GVFG	4,24
B	13	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung von Bund und Ländern	4,24
E	36	Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes oder der Länder	4,22
E	39	Möglichkeit der Förderung mit Städtebauförderungsmitteln	4,16
D	33	ÖV-Anbindung von Neubauvorhaben kein Bestandteil der Erschließung nach BauGB	4,15
D	28a	Steuerpflicht auf finanzielle Anreize durch den Arbeitgeber	4,13
C	26	Standards und Managementsysteme für das betriebliche Mobilitätsmanagement	4,12
C	22	Personelle Verankerung in den Ministerien von Bund und Ländern	4,11
E	37	Verfügbarkeit von kommunalen öffentlichen Fördermitteln	4,11
D	28b	Unentgeltliche Bereitstellung betrieblicher Pkw-Stellplätze kein geldwerter Vorteil	4,09
D	34	Einbindung von Mobilitätsmanagement in die ÖPNV-Gesetze der Länder	4,09
A	1	Bewusstsein bei Betrieben und Verwaltungen	4,08
D	28	Steuerliche Regelungen insgesamt	4,06
E	35	Verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung der staatlichen Förderprogramme	3,97
D	29	Verankerung in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge	3,97
D	31	Verwendung von Ablösebeträgen für betriebliches Mobilitätsmanagement	3,94
A	5	Transparenz der Kosten für betriebliche Mobilität bei Betrieben und Verwaltungen	3,92
B	17	Stellenwert in weiteren Politikfeldern (z. B. Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit)	3,92
D	28d	Praxis der Bereitstellung von Dienstwagen mithilfe von Gehaltsumwandlung	3,90
C	21	Personelle Verankerung bei den Kommunen	3,89
C	27	Einbindung in das Öko-Audit	3,88
D	28f	Höhe der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht	3,87
A	3	Informations- und Kenntnisstand bei Betrieben und Wirtschaftsverbänden	3,86
B	16	Einbindung in Pläne und Programme von Kommunen	3,85
B	14	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung der Kommunen	3,80
A	10	Stand von Evaluation und Kosten-Nutzen-Analyse	3,77
B	20	Beitrag von Kommunen als Initiator und überbetrieblicher Koordinator	3,72
A	7	Spezifische Qualifizierung und Aus- und Weiterbildung	3,71
A	2	Informations- und Kenntnisstand bei Kommunen und Ministerien	3,69
B	19	Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Betrieben	
A	6	Existenz verkehrsmittelübergreifender und unabhängiger Beratung	3,68
C	23	Personelle Verankerung in Verbänden	3,67
B	18	Vorbildfunktion der Öffentlichen Hand	3,67
E	40	Anteil der privaten Finanzierung (eigene Aktivitäten der Wirtschaft, Sponsoring etc.)	3,64
D	32	Regelungen zu Fahrradabstellplätzen im Bauordnungsrecht	3,63

Bereich	Item-Nr.	Reihenfolge nach derzeitigem Stand	Derzeitiger	Be- reich
			5 = sehr negativ < > 1 = sehr positiv	
D	30	Regelungen zu Stellplätzen und Ablösemöglichkeiten im Bauordnungsrecht		3,56
E	41	Finanzielle Ressourcen für Forschung und Entwicklung		3,47
A	11	Stellenwert in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion		3,45
C 24		Spezifische Organisationen und Netzwerke für betriebliches Mobilitätsmanagement		3,24
C	25	Deutsche Beteiligung an der EPOMM		3,24
A 8		Spezifische Qualifizierung im Hochschulbereich		3,21
D 28e		Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale		3,20
A	9	Verfügbarkeit von Leitfäden, Handbüchern und standardisierten Hilfsmitteln		2,97
A	12	Informationen aus dem Ausland		2,91
A	4	Informations- und Kenntnisstand bei den Verkehrs- und Umweltverbänden		2,88

Tab. 2: Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach derzeitigem Stand (n = 29-36)

Die Bewertung der einzelnen Aspekte bestätigt das negative Bild der Globalbewertung. Etwa 80 % der Items liegen mit einem Mittelwert von schlechter als 3,5 im negativen Bereich. 55 % der Items weisen einen Mittelwert von mehr als 3,82 auf, dem Mittelwert der Globalbewertung.

Sehr negativ wird die aktuelle Bedeutung des Themas „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ auf der Ebene von Bund und Ländern bewertet. Die Einbindung in entsprechende Programme und Pläne auf Bundes- und Landesebene erreicht mit $x = 4,42$ die schlechteste Beurteilung aller 47 Items. Der allgemeine Stellenwert in der Verkehrspolitik und -planung von Bund und Ländern und die personelle Verankerung in den Ministerien schneiden ebenfalls sehr schlecht ab.

Ein weiteres Feld, bei dem der derzeitige Stand sehr negativ gesehen wird, sind die finanziellen Rahmenbedingungen in Bezug auf Fördermittel. Die Verfügbarkeit von Fördermitteln von Bund und Ländern und Kommunen sowie die Möglichkeiten der Förderung nach GVFG und mittels Städtebauförderungsmitteln liegen alle am negativen Ende der Skala.

Einzelne Aspekte der steuerlichen Rahmenbedingungen tragen nach Expertensicht ebenfalls zum negativen Gesamtbild bei. Insbesondere die Steuerpflicht auf finanzielle Anreize durch den Arbeitgeber, vor allem Zuschüsse zum Jobticket, aber auch die Ungleichbehandlung dadurch, dass die unentgeltliche Bereitstellung von Stellplätzen am Arbeitsplatz nicht als geldwerter Vorteil betrachtet wird, werden als ungünstig beurteilt.

Dass der Erschließungsbegriff nach dem Baugesetzbuch die ÖV-Anbindung von Neubauvorhaben nicht einschließt, wird ebenso zu den hemmenden Rahmenbedingungen gezählt.

Bei aller Kritik an der derzeitigen Situation gibt es aber auch einige Aspekte, die durchaus positiv vermerkt werden. Hierzu gehören die Verfügbarkeit von Informationen und Leitfäden sowie der Informationsstand bei den Verkehrs- und Umweltverbänden. Auch die bestehende Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale ist positiv für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Insgesamt ist die Liste der positiven Rahmenbedingungen aber sehr kurz im Vergleich zu den erkannten Problemen.

2.2.3 Sichtweise der kommunalen Expertinnen und Experten

Aufgrund der begrenzten Anzahl der befragten Expertinnen und Experten wird eine Auswertung nach Untergruppen nicht als sinnvoll erachtet. Eine Ausnahme bildet die Teilgruppe der kommunalen Expertinnen und Experten, da aufgrund der Weiterleitung des Fragebogens an die Fachkommission Verkehr des Deutschen Städtetages hier Antworten von 16 Befragten vorliegen. Hierbei wurden die Antworten aus der Fachkommission (8 Antworten) mit denen der kommunalen Experten aus der ursprünglichen Stichprobe (8 Antworten) gemeinsam ausgewertet als Untergruppe „Kommunale“.

Bei der Globalbewertung der derzeitigen Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland (Frage 2.1) ist kein signifikanter Unterschied zur Gesamtgruppe auszumachen. Mit einem Mittelwert von 3,73 wird die Lage ähnlich schlecht eingestuft (Gesamtgruppe: 3,86). Etwa zwei Drittel bezeichnen die Rahmenbedingungen als schlecht bzw. sehr schlecht. Ein Drittel kommt zu dem Urteil „mittel“.

Beim Vergleich der Bewertungen zur Wichtigkeit und zum derzeitigen Stand der einzelnen Rahmenbedingungen (Frage 3.1) ergeben sich lediglich bei einzelnen Items signifikante Differenzen. Alle Mittelwerte wurden einem t-Test unterzogen. Dabei ergeben sich auf dem 0,05-Niveau folgende signifikante Unterschiede:

Item-Nr.	Item	Mittelwert Kommunale n = 14-15	Mittelwert Andere Befragte n = 27-29	Signifikanz- niveau t-Test
Wichtigkeit				
Von den kommunalen Expertinnen und Experten als wichtiger erachtet				
40	Anteil der privaten Finanzierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	1,27 1,82		0,015
Von den kommunalen Expertinnen und Experten als unwichtiger erachtet				
29	Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge	2,56 1,70		0,028
Derzeitiger Stand				
Von den kommunalen Expertinnen und Experten als positiver bewertet				
11	Stellenwert des Themas in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion	2,56 3,46		0,000
3	Einbindung in verkehrliche Pläne und Programme von Kommunen	3,27 4,00		0,011
35	Verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung der staatlichen Förderprogramme	3,67 4,07		0,047
Von den kommunalen Expertinnen und Experten als negativer bewertet				
31	Verwendung von Ablösebeiträgen für Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements	4,33 3,73		0,048

Tab. 3: Unterschiede in der Einschätzung der kommunalen Expertinnen und Experten im Vergleich zu den anderen Befragten

Angesichts der schwierigen Lage der Kommunalfinanzen ist es nicht verwunderlich, dass die kommunalen Expertinnen und Experten die private Finanzierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement als äußerst wichtig erachten. Der Aspekt der Verankerung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung wird dagegen nicht so wichtig eingeschätzt wie von den übrigen Befragten. In der zweiten Runde der Analyse gilt es die Gründe hierfür zu ermitteln. Werden die Möglichkeiten einer Verankerung zum Beispiel über städtebauliche Verträge als weniger wirkungsvoll, weniger umsetzbar oder gar als zu kompliziert bewertet?

Bei der Beurteilung des derzeitigen Standes der Rahmenbedingungen wird der Stellenwert des Themas als wesentlich positiver eingeschätzt als vom Rest der Befragten. Auch bei der Einbindung in kommunale Programme gibt es eine positivere Sichtweise. Die multi- und intermodale Ausgestaltung von staatlichen Förderprogrammen wird als weniger negativ angesehen. Dagegen wird die Möglichkeit zur Verwendung von Ablösebeiträgen für betriebliches Mobilitätsmanagement von den kommunalen Praktikerinnen und Praktikern deutlich negativer eingestuft.

2.2.4 Ableitung des Handlungsbedarfs

Die beiden Dimensionen „Wichtigkeit“ und „Derzeitiger Stand“ bestimmen in der Verknüpfung den Handlungsbedarf. Dieser ist am dringendsten bei den Aspekten, die in der Wichtigkeit als überdurchschnittlich bewertet werden und bei denen der derzeitige Stand als unterdurchschnittlich bewertet wird.

Analog zum Vorgehen bei Kundenzufriedenheitsbefragungen (vgl. z. B. HVV 2004, EVAG 2001) werden die Werte beider Dimensionen in einer Vier-Felder-Tafel aufgetragen und ergeben eine Handlungsrelevanzmatrix (vgl. Abb. 2). Diese Portfolio-Darstellung erlaubt es, die Relevanz der Rahmenbedingungen auf einen Blick darzustellen (vgl. Isfort 2004).

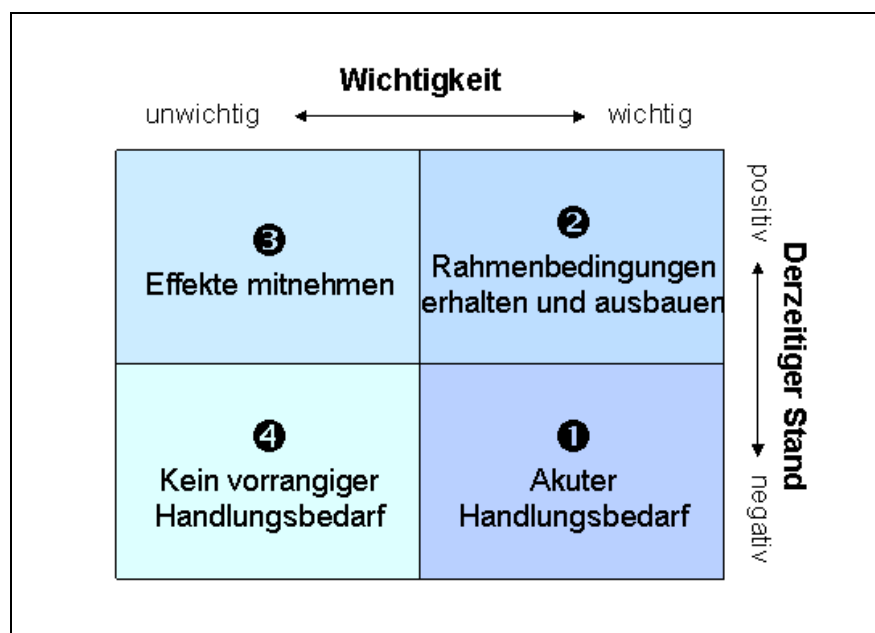


Abb. 2: Matrix „Handlungsbedarf“ aus den Dimensionen „Wichtigkeit“ und „Derzeitiger Stand“

Die Achsen zur Abgrenzung der vier Felder werden wie folgt festgelegt:

- Bei einer insgesamt hohen Wichtigkeit aller Items stellt der Wert 2,0 den Übergang zu den Rahmenbedingungen mit hoher Priorität dar. Da die Mittelwerte aller Items in der wichtigen Hälfte (< 3) liegen, teilt der Wert von 2,0 die „wichtige Hälfte der Skala“ genau in der Mitte.
- Bei der Statusbeschreibung teilt der Mittelwert der Globalbewertung (Frage 2.1) von $x = 3,82$ das Feld gleichmäßig. Bei allen Einzelitems mit schlechterer Bewertung als der Globalwert ist ein vorrangiger Handlungsbedarf zu konstatieren.

Die Handlungsrelevanzmatrix (Abb. 3) zeigt die Mittelwerte aller Items in beiden Dimensionen. Dabei ist zu beachten, dass hier bei der Dimension „Wichtigkeit“ nur der Ausschnitt der Werte von 1,0 bis 3,0 berücksichtigt worden ist, da es keine Mittelwerte $> 3,0$ gibt.

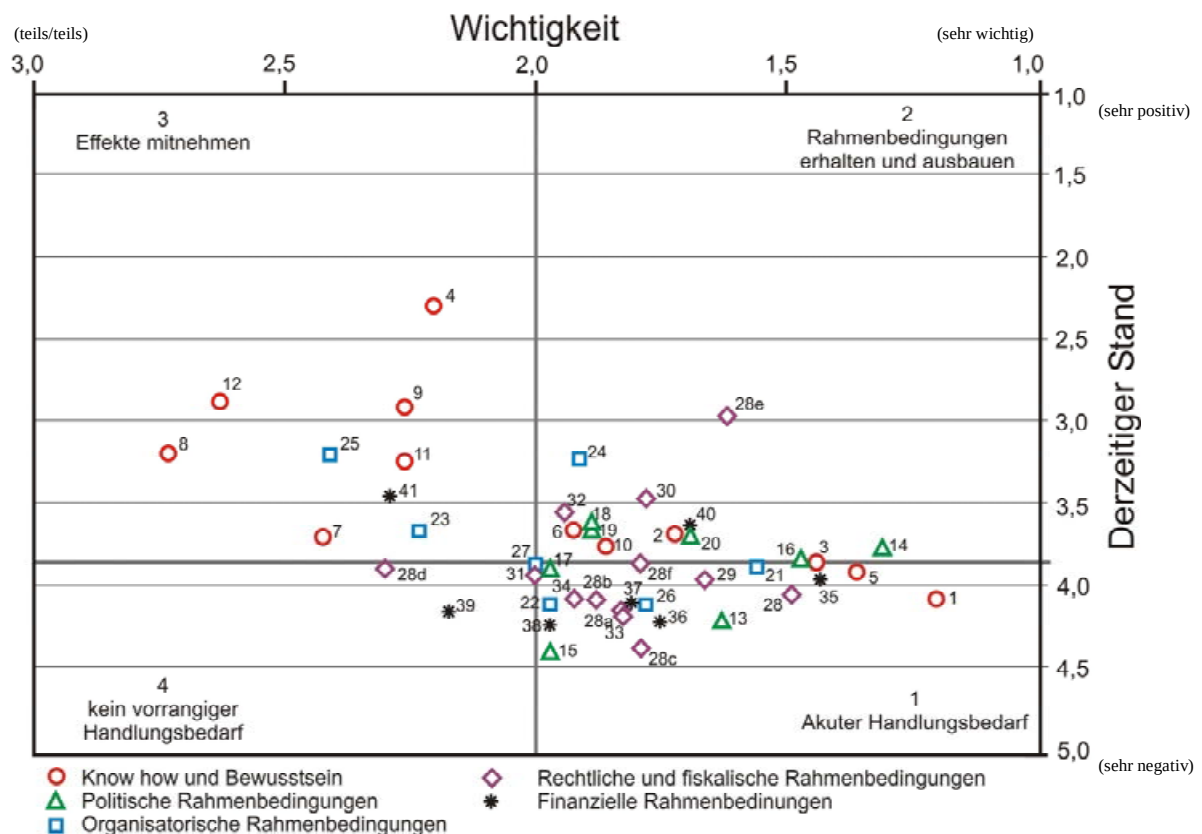


Abb. 3: Handlungsrelevanzmatrix: Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement

1	Bewusstsein bei Betrieben und Verwaltungen	25	Deutsche Beteiligung an der EPOMM
2	Informations- und Kenntnisstand bei Kommunen und Ministerien	26	Standards und Managementsysteme für das betriebliche Mobilitätsmanagement
3	Informations- und Kenntnisstand bei Betrieben und Wirtschaftsverbänden	27	Einbindung in das Öko-Audit
4	Informations- und Kenntnisstand bei den Verkehrs- und Umweltverbänden	28	Steuerliche Regelungen insgesamt
5	Transparenz der Kosten für betriebliche Mobilität bei Betrieben und Verwaltungen	28a	Steuerpflicht auf finanzielle Anreize durch den Arbeitgeber
6	Existenz verkehrsmittelübergreifender und unabhängiger Beratung	28b	Unentgeltliche Bereitstellung betrieblicher Pkw-Stellplätze kein geldwerter Vorteil
7	Spezifische Qualifizierung und Aus- und Weiterbildung	28c	Abschaffung der Steuerfreiheit von Zuschüssen des Arbeitgebers zum Job-Ticket seit 2004
8	Spezifische Qualifizierung im Hochschulbereich	28d	Praxis der Bereitstellung von Dienstwagen mithilfe von Gehaltsumwandlung
9	Verfügbarkeit von Leitfäden, Handbüchern und standardisierten Hilfsmitteln	28e	Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale
10	Stand von Evaluation und Kosten-Nutzen-Analyse	28f	Höhe der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht
11	Stellenwert in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion	29	Verankerung in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge
12	Informationen aus dem Ausland	30	Regelungen zu Stellplätzen und Ablösemöglichkeiten im Bauordnungsrecht
13	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung von Bund und Ländern	31	Verwendung von Ablösebeträgen für betriebliches Mobilitätsmanagement
14	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung der Kommunen	32	Regelungen zu Fahrradabstellplätzen im Bauordnungsrecht
15	Einbindung in Pläne und Programme von Bund und Ländern	33	ÖV-Anbindung von Neubauvorhaben kein Bestandteil der Erschließung nach BauGB
16	Einbindung in Pläne und Programme von Kommunen	34	Einbindung von Mobilitätsmanagement in die ÖPNV-Gesetze der Länder
17	Stellenwert in weiteren Politikfeldern (z. B. Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit)	35	Verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung der staatlichen Förderprogramme
18	Vorbildfunktion der Öffentlichen Hand	36	Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes oder der Länder
19	Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Betrieben	37	Verfügbarkeit von kommunalen öffentlichen Fördermitteln
20	Beitrag von Kommunen als Initiator und überbetrieblicher Koordinator	38	Möglichkeit der Förderung nach GVFG
21	Personelle Verankerung bei den Kommunen	39	Möglichkeit der Förderung mit Städtebauförderungs Mitteln
22	Personelle Verankerung in den Ministerien von Bund und Ländern	40	Anteil der privaten Finanzierung (eigene Aktivitäten der Wirtschaft, Sponsoring etc.)
23	Personelle Verankerung in Verbänden	41	Finanzielle Ressourcen für Forschung und Entwicklung
24	Spezifische Organisationen und Netzwerke für betriebliches Mobilitätsmanagement		

Etwa die Hälfte der Items befindet sich nach den getroffenen Abgrenzungen in der Kategorie 1, die dem akuten Handlungsbedarf entspricht. Diese hohe Zahl ergibt sich aus der Tatsache, dass sehr viele der benannten Rahmenbedingungen von den Expertinnen und Experten als wichtig erachtet werden. Da in die Befragung nur jene Aspekte aufgenommen wurden, die durch das Projektkonsortium als hochgradig relevant betrachtet wurden, ist dies keine Überraschung.

Klar ist, dass der Handlungsbedarf dort am größten ist, wo hohe Wichtigkeit und schlechter Entwicklungsstand zusammentreffen. Doch wie ergibt sich die Priorität zwischen einem Aspekt von hoher Wichtigkeit und etwas besserem Stand und einem Aspekt von im Vergleich niedrigerer Wichtigkeit aber schlechterem Status?

Ein Ranking nach Handlungsbedarf bei den einzelnen Items kann über folgende Berechnung erstellt werden. Der Faktor H stellt die Fläche des Quadrats zwischen dem Punkt des Items im Koordinatensystem und dem „Nullpunkt“ der beiden Achsen „Wichtigkeit = 5 (sehr unwichtig)“ und „Derzeitiger Stand = 1 (sehr positiv)“ dar.

$$H = (5 - \text{Wichtigkeit}) * (\text{Stand} - 1)$$

In der folgenden Tabelle sind die Items nach der Rangfolge des so berechneten Faktors „Handlungsbedarf“ sortiert. Diese Tabelle fasst das Ergebnis der mit der Frage 3.1 angestrebten Prioritätensetzung zusammen.

Rang	Be- reich Item- Nr.	Rangfolge nach Handlungsbedarf	Wich- tigkeit	Stand	Hand- lungs- bedarf H
1	A 1	Bewusstsein bei Betrieben und Verwaltungen	1,20	4,08	11,72
2	B 13	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung von Bund und Ländern	1,63	4,24	10,90
3	D 28c	Abschaffung der Steuerfreiheit von Zuschüssen des Arbeitgebers zum Job-Ticket seit 2004	1,79	4,39	10,87
4	D 28	Steuerliche Regelungen insgesamt	1,49	4,06	10,74
5	A 5	Transparenz der Kosten für betriebliche Mobilität bei Betrieben und Verwaltungen	1,36	3,92	10,62
6	E 35 Verkehrsmittelübergreifend	e Ausgestaltung der staatlichen Förderprogramme	1,43	3,97	10,61
7	E 36	Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes oder der Länder	1,75	4,22	10,47
8	B 15	Einbindung in Pläne und Programme von Bund und Ländern	1,97	4,42	10,38
9	B 14	Stellenwert in Verkehrspolitik und -planung der Kommunen	1,31	3,80	10,33
10	A 3 Informations- und Kenntnisstand bei Betrieben und Wirtschaftsverbänden		1,44	3,86	10,17
11	B 16	Einbindung in Pläne und Programme von Kommunen	1,47	3,85	10,07
12	C 26	Standards und Managementsysteme für das betriebliche Mobilitätsmanagement	1,78	4,12	10,05
13	D 33	ÖV-Anbindung von Neubauvorhaben kein Bestandteil der Erschließung nach BauGB	1,83	4,15	9,99
14	C 21	Personelle Verankerung bei den Kommunen	1,56	3,89	9,93
15	E 37	Verfügbarkeit von kommunalen öffentlichen Fördermitteln	1,81	4,11	9,92
16	D 29	Verankerung in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge	1,66	3,97	9,91
17	D 28a	Steuerpflicht auf finanzielle Anreize durch den Arbeitgeber	1,84	4,13	9,90
18	E 38	Möglichkeit der Förderung nach GVFG	1,97	4,24	9,82
19	D 28b	Unentgeltliche Bereitstellung betrieblicher Pkw-Stellplätze kein geldwerter Vorteil	1,88	4,09	9,65
20	D 34	Einbindung von Mobilitätsmanagement in die ÖPNV-Gesetze der Länder	1,92	4,09	9,50
21	C 22	Personelle Verankerung in den Ministerien von Bund und Ländern	1,97	4,11	9,44
22	D 28f	Höhe der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht 1,79		3,87	9,22
23	B 20	Beitrag von Kommunen als Initiator und überbetrieblicher Koordinator	1,69	3,72	9,01
24	E 39	Möglichkeit der Förderung mit Städtebauförderungsmitteln	2,17	4,16	8,95
25	B 17	Stellenwert in weiteren Politikfeldern (z. B. Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit)	1,97	3,92	8,84
26	D 31	Verwendung von Ablösebeträgen für betriebliches Mobilitätsmanagement	2,00	3,94	8,82
27	A 2	Informations- und Kenntnisstand bei Kommunen und Ministerien	1,72	3,69	8,81
28	E 40	Anteil der privaten Finanzierung (eigene Aktivitäten der Wirtschaft, Sponsoring etc.)	1,69	3,63	8,70

Rang	Be- reich Item- Nr.	Rangfolge nach Handlungsbedarf	Wich- tigkeit	Stand	Hand- lungs- bedarf H
29	A 10	Stand von Evaluation und Kosten-Nutzen-Analyse	1,86	3,77	8,70
30	C 27	Einbindung in das Öko-Audit	2,00	3,88	8,65
31	B 19	Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Betrieben	1,89	3,68	8,32
32	A 6 Existenz	verkehrsmittelübergreifender und unabhängiger Beratung	1,92	3,67	8,21
33	B 18	Vorbildfunktion der Öffentlichen Hand	1,89	3,64	8,21
34	D 30	Regelungen zu Stellplätzen und Ablösemöglichkeiten im Bauordnungsrecht	1,78	3,47	7,96
35	D 28d	Praxis der Bereitstellung von Dienstwagen mithilfe von Gehaltsumwandlung	2,30	3,90	7,84
36	D 32	Regelungen zu Fahrradabstellplätzen im Bauordnungsrecht	1,94	3,56	7,83
37	C 23	Personelle Verankerung in Verbänden	2,23	3,67	7,39
38	A 7 Spezifische	Qualifizierung und Aus- und Weiterbildung	2,42	3,71	6,99
39	C 24	Spezifische Organisationen und Netzwerke für betriebliches Mobilitätsmanagement	1,91	3,24	6,91
40	D 28e	Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale 1,62		2,97	6,66
41	E 41	Finanzielle Ressourcen für Forschung und Entwicklung	2,29	3,45	6,65
42	A 11	Stellenwert in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion	2,26	3,24	6,14
43	C 25	Deutsche Beteiligung an der EPOMM	2,41	3,21	5,72
44	A 9 Verfügbar- keit	von Leitfäden, Handbüchern und standardisierten Hilfsmitteln	2,26	2,91	5,24
45	A 8 Spezifische	Qualifizierung im Hochschulbereich	2,73	3,20	4,99
46	A 12	Informationen aus dem Ausland	2,63	2,88	4,46
47	A 4	Informations- und Kenntnisstand bei den Verkehrs- und Umweltverbänden	2,20	2,29	3,62

Tab. 4: Rangfolge der Rahmenbedingungen nach Handlungsbedarf (Items der Kategorie 1: Akuter Handlungsbedarf) (Die Mittelwerte „Wichtigkeit“ und „Stand“ sind hier gerundet dargestellt. In die Berechnung von H sind die nicht gerundeten Werte eingeflossen.)

Auf den vorderen Rängen in Bezug auf den Handlungsbedarf bei den Rahmenbedingungen finden sich folgende Themen:

- Die größte Bedeutung wird dem *Bewusstsein und Informationsstand bei Betrieben und Verwaltungen* beigemessen. Dies ist kein überraschendes Ergebnis, sind diese doch die ersten Adressaten in punkto Umsetzung von Konzepten. Ein besonderer Aspekt dabei ist die Transparenz der Kosten für betriebliche Mobilität bei den Unternehmen.
- Bei den *steuerlichen Rahmenbedingungen* wird insgesamt ein hoher Handlungsbedarf konstatiert. Ein wichtiger Einzelaspekt ist dabei die steuerliche Behandlung von Zuschüssen des Arbeitgebers zum Job-Ticket.
- Der *Stellenwert von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Verkehrspolitik von Bund und Ländern* ist ein weiteres Thema mit hoher Priorität. Die Einbindung in Pläne und Programme auf dieser Ebene gehört ebenso dazu wie die Verfügbarkeit von *Fördermitteln* und deren verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung.
- Mit etwas Abstand, aber immer noch im Bereich hoher Priorität findet sich die Handlungsebene „*Kommune*“. Hier geht es um den grundsätzlichen Stellenwert sowie die konkrete Einbindung in Pläne und Programme sowie die personelle Verankerung.

Am anderen Ende der Skala wird ein geringer Handlungsbedarf bei folgenden Aspekten gesehen:

- Die Verfügbarkeit von Leitfäden und Handbüchern oder Informationen aus dem Ausland wird vergleichsweise günstig gesehen. Dazu gehören sowohl die Qualifizierung im Hochschulbereich als auch insgesamt der Stellenwert des Themas in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion. Der Informationsstand bei den Verbänden ist ebenfalls von nachrangiger Priorität.

Die folgende Tabelle zeigt den berechneten durchschnittlichen Rangplatz in den einzelnen Bereichen (A-E). Dieser bereinigt die unterschiedliche Zahl der Items in den Bereichen und ist ein Indikator für den Handlungsbedarf in den Bereichen insgesamt. Dabei ist aber zu beachten, dass ein Mittelwert nicht immer aussagekräftig ist. Dies gilt hier besonders für den Bereich „Know-how und Bewusstsein“. Während gerade beim Informations- und Kenntnisstand der Betriebe großer Handlungsbedarf gesehen wird, wird die Situation bei der Verfügbarkeit von Leitfäden, der Informationen aus dem Ausland oder dem Informationsstand von Verbänden positiver eingeschätzt.

Betrachtet man die fünf Handlungsfelder, so wird von den Expertinnen und Experten vor allem bei den politischen, finanziellen und rechtlich-fiskalischen Rahmenbedingungen ein großer Handlungsbedarf konstatiert. Im Vergleich dazu sind die Bereiche „Know-how und Bewusstsein“ und „Organisatorische Rahmenbedingungen“ mit Ausnahme der Betriebe weniger im Blickpunkt des Interesses. Ganz allgemein werden also die Wissensgrundlagen und Organisationsstrukturen als besser entwickelt eingeschätzt als die „klassischen“ Rahmenbedingungen wie Recht, Finanzierung und politische Unterstützung.

B	Politische Rahmenbedingungen	18
E	Finanzielle Rahmenbedingungen	20
D	Rechtliche und Fiskalische Rahmenbedingungen	22
C	Organisatorische Rahmenbedingungen	28
A	Know-how und Bewusstsein	31

Tab. 5: Mittlerer Rang eines Items nach Bereich

Ziel dieser Frage und der vorgenommenen Kategorisierung war es, diejenigen Rahmenbedingungen zu identifizieren, die im weiteren Verlauf des Projekts vertieft zu bearbeiten sind, da sie von den Expertinnen und Experten in Bezug auf die Wichtigkeit und ihren derzeitigen Status mit Priorität versehen worden sind. Die quantitative Auswertung ergibt deutliche Hinweise. Im folgenden Kapitel werden diese mit den Antworten auf die offenen Fragen verglichen, um im Anschluss die Themenfelder für die weitere Arbeit zu benennen.

2.3 Ergebnisse der offenen Fragen zu Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf

Neben der standardisierten Frage zu Wichtigkeit und dem derzeitigen Stand der einzelner Rahmenbedingungen, deren Ergebnis im vorherigen Kapitel ausführlich dargestellt ist, wurden im Rahmen der Expertenbefragung auch einige offene Fragen gestellt. Dies ermöglichte den Expertinnen und Experten die aus ihrer Sicht wichtigsten fördernden und hemmenden Rahmenbedingungen zu nennen sowie den ihrer Meinung vordringlichen Handlungsbedarf aufzuzeigen. Diese offenen Fragen wurden bewusst vor den Einschätzungsfragen gestellt, um eine Beeinflussung durch entsprechende Vorgaben soweit wie möglich zu verhindern.

2.3.1 Auswertung

In die Auswertung der offenen Fragen sind 36 Fragebögen eingegangen. Nicht jede Frage wurde jedoch von allen Expertinnen und Experten beantwortet. Keine Berücksichtigung bei dieser Auswertung fanden – aus den bereits dargestellten Gründen – die Antworten der Expertinnen und Experten des Deutschen Städtetages. Ihre Einschätzungen unterscheiden sich nicht wesentlich von denen der anderen Expertinnen und Experten. Hinsichtlich der hemmenden Rahmenbedingungen werden die rechtlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen jedoch nicht so negativ bewerten wie von den übrigen Befragten. Die Antworten finden sich in einer Zusammenstellung mit allen anderen Antworten im Anhang des Berichtes.

Bei der Beantwortung der Fragen nach den fördernden und hemmenden Rahmenbedingungen hatten die Expertinnen und Experten die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht drei wichtigsten Bedingungen zu nennen; gleiches galt für die Frage nach dem vordringlichen Handlungsbedarf.

Diese Nennungen stellten in ihrer Reihenfolge bei der Auswertung keine Rangfolge dar, sondern wurden alle als gleich wichtig angesehen. Nicht alle Befragten haben auch die Möglichkeit von jeweils drei Nennungen ausgeschöpft. Einige Befragte haben in einer Antwort auch sehr unterschiedliche Themenfelder angesprochen; diese Antworten wurden in der Auswertung aufgeteilt und als zwei (oder mehr) Nennungen betrachtet.

Um die Antworten mit einer Vielzahl auch unterschiedlicher Nennungen auswerten zu können haben wir die von den Expertinnen und Experten genannten Rahmenbedingungen und Handlungsfelder den von uns definierten Bereichen (politisch, rechtlich und fiskalisch, finanziell, organisatorisch, Know-how und Bewusstsein) zugeordnet. Dabei war eine Zuordnung nicht immer ganz eindeutig möglich; die Einordnung erfolgte in Anlehnung an unsere Auswahl der zu bewertenden Rahmenbedingungen.

Darüber hinaus gibt es Antworten, die eher betriebsspezifische Rahmenbedingungen beinhalten und sich auf den Standort, den Betrieb selbst oder die Beschäftigten beziehen. Andere Antworten beziehen sich auf sehr globale Trends und Einflussfaktoren, die aber den Rahmen dieses Projektes sprengen würden, wie etwa die Liberalisierung im Verkehrsmarkt, die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung oder das Image des Pkw. Diese Faktoren wurden – in Ermangelung spezifischer Bedingungen – insbesondere im Bereich der fördernden Rahmenbedingungen häufiger genannt. Obgleich im Mittelpunkt der Expertenbefragung die Rahmenbedingungen stehen, die auf der Ebene der Kommune, des Landes und des Bundes gestaltet werden können, wurden diese Rahmenbedingungen auch berücksichtigt.

2.3.2 Fördernde und hemmende Rahmenbedingungen

Ganz global bewerten 76,5 % der Befragten die derzeitigen Rahmenbedingungen als schlecht oder sehr schlecht (vgl. Kapitel 2.2.2). Dies zeigt, dass es einen großen Handlungsbedarf gibt, betriebliches Mobilitätsmanagement zu verankern. Andererseits lässt es auch erwarten, dass die Bedingungen, die betriebliches Mobilitätsmanagement in Deutschland derzeit fördern, nicht besonders zahlreich sind.

Die Ergebnisse der offenen Fragen werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

2.3.3 Fördernde Rahmenbedingungen

Aussagen zu fördernden Rahmenbedingungen wurden von 35 Expertinnen und Experten gemacht, zwei Befragte haben keine derzeitigen Rahmenbedingungen genannt, sondern Rahmenbedingungen, die erst in Zukunft fördernd wirken könnten. Diese Antworten wurden nicht in die Auswertung einbezogen, so dass insgesamt 85 Nennungen von 33 Expertinnen und Experten berücksichtigt wurden.

Die Tabellen 6 und 7 stellen zusammengefasst die von den Expertinnen und Experten genannten fördernden Rahmenbedingungen dar.

Frage 2.2 : Fördernde Rahmenbedingungen (Zusammenfassung) "Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland fördern."				
Rahmenbedingungen zum Know-how und Bewusstsein	Politische Rahmenbedingungen	Organisatorische Rahmenbedingungen	Rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen	Finanzielle Rahmenbedingungen
15x genannt	7x genannt	7x genannt	7x genannt	5x genannt
Bewusstsein (9x) davon: Allg. Bewusstsein (4x) Umweltbewusstsein (3x) Mobilitätskosten-Bewusstsein (2x) Know-how-Transfer (5x) davon: Hohes Know-how bei den Teilnehmenden (1x) Vermittlung des Gewinns für die Unternehmen (1x) Anleitungen BMM (1x) Gute Beispiele (2x) Sonstiges (1x) Weg vom Autofahrerstress (1x)	Politische Strukturen (3x) davon: (Noch) günstige Konstellationen bei Bund u. Kommune (1x) Bürokratieabbau, Verkürzung von Planungs- und Entscheidungsprozessen (1x) Verstärkte Förderung des Rad-Programms (1x) Öffentliche Darstellung (2x) davon: Leuchtturmprojekte (1x) Verstärkte öffentliche Darstellung des Themas (1x) Umsetzung (2x) davon: PPP-Projekte (1x) Kooperation (1x)	Persönliches Engagement (4x) Einbindung in Umweltmanagementsysteme (2x) Geringer Aufwand (1x)	Steuerrecht (5x) davon: Entfernungspauschale (3x) Sonstiges Steuerrecht (2) davon: Wegfall der Wohnungspauschale lässt verstärkt urbanisierte Strukturen erwarten (1x) Steuerliche Förderung SPNV/ÖPNV (1x) Gesetz/Verordnung (2x) davon: Regelung Anzahl der Parkplätze/Mitarbeiter (1x) EU-Richtlinien (Luft, Lärm) (1x)	Finanzielle/öffentliche Förderung (3x) davon: Öffentliche Förderung ÖPNV (1x) (Städtebau)fördergelder für BMM Allg. finanzielle Förderung (1x) Job-Tickets (2x)

Tab. 6: Fördernde Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen (n = 33)

Frage 2.2: Fördernde Rahmenbedingungen (Zusammenfassung) “Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland fördern.“	
Betriebsspezifische Rahmenbedingungen (Standort/Betrieb/Beschäftigte)	„Globale“ Rahmenbedingungen („Globale Trends“, gesamtwirtschaftliche Entwicklungen)
15x genannt	29x genannt
Betrieb (11x) davon: Stellplätze (8x) davon: Stellplatzmangel (5x) Stellplatzkosten (2) Nutzung Parkierungsflächen (1x) Betriebsstrukturen (2x) Allgemeiner Problemdruck (1x) Standort/Anbindung (4x) davon: Gute ÖV-Anbindung (3x) Verkehrliche Problemlagen (1x)	Kosten (15x) davon: Kostendruck u. -entwicklung (7x) Benzinpreise (5x) Steigende Mobilitätskosten (3x) Gesundheit (5x) davon: Prävention allg. (2x) Rad fahren - etwas für die Gesundheit tun (3x) Umwelt (3x) davon: Feinstaubdiskussion (2x) Umweltschutz (1x) Globale Entwicklungstrends (3x) davon: Deregulierung/Wettbewerb (2x) Verkehrsentwicklung (1x) Image/Einstellungen (2x) davon: Image des Fahrrads (1x) Abnehmende Bedeutung Statussymbol Auto (1x) Sonstiges (1x) Allgemeiner Problemdruck seitens der Kommunen

Tab. 7: Fördernde Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen – betriebspezifische und „globale“ Rahmenbedingungen (n=33)

Auffällig bei der Beantwortung der Frage nach den wichtigsten fördernden Bedingungen ist, dass die Nennungen innerhalb verschiedener Themenfelder einerseits stark streuen, sich andererseits die Mehrzahl aller Nennungen im Bereich der globalen Rahmenbedingungen mit 29 Nennungen, was 36 % aller Nennungen entspricht, findet. Obgleich in diesem Projekt „globale Trends“ wie beispielsweise gesamtwirtschaftliche Entwicklungen und allgemeine Kostenentwicklungen eigentlich keine Berücksichtigung finden und auch nicht oder nur schwer zu beeinflussen sind, so wirken sie sich doch direkt, aber mit sehr unterschiedlichen Wirkungen auf andere Rahmenbedingungen und die Betriebe direkt aus. So kann eine eher schwache gesamtwirtschaftliche Situation beispielsweise Argumente für die Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements unter dem Aspekt der Kosteneffizienz liefern. Dem Aspekt der Kosten wird auch seitens der Expertinnen und Experten besondere Bedeutung beimessen. Insbesondere die stetig steigenden Benzinpreise und die steigenden Mobilitätskosten insgesamt werden als fördernd gesehen.

Im Vergleich der drei in dieser Befragung – und auch in der Literatur – häufig genannten Motivlagen Kosten, Gesundheit und Umwelt, dominiert in den Antworten der Kosten- und Effizienzaspekt, während Gesundheit und Umwelt in der Zahl der Nennungen zurück liegen.

Des Weiteren wird deutlich, dass nach Expertenmeinung weitere fördernde Rahmenbedingungen insbesondere auf der betrieblichen Ebene und im Bereich Know-how und Bewusstsein zu finden sind.

Auf der betrieblichen Ebene wird als fördernde Rahmenbedingung insbesondere der aktuelle Problemdruck - und damit Handlungsbedarf - durch Stellplatzdefizite und Stellplatzkosten gesehen.

Die Bedeutung der Rahmenbedingungen die dem Bereich Know-how und Bewusstsein zuzuordnen sind wird bereits in einer Reihe von Studien hervorgehoben (u. a. Müller 2004, ISB/IVV, Vetter 2002). Diese Einschätzung wird nun durch die Expertenbefragung noch einmal bestätigt (vgl. auch Kapitel 2.3.4). Insbesondere ein wachsendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung und in den Betrieben sowie eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit für umweltfreundliche Maßnahmen werden hier genannt. Dazu passt auch die mögliche Einbindung in ein Umweltmanagement, die ebenfalls als förderlich genannt wird.

Die Sensibilität und die Kenntnis hinsichtlich der Mobilitätskosten spielen bislang noch eine eher untergeordnete Rolle. Angesichts der nach Expertenmeinung großen Bedeutung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung dürfte hier ein großes Potenzial liegen. Die Verfügbarkeit von Leitfäden, Handbüchern etc., die in der Bewertung der Items relativ positiv bewertet wurde, spielt hier eine untergeordnete Rolle.

Hinsichtlich der Zahl der Nennungen liegen die Bereiche politische Rahmenbedingungen, rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen sowie organisatorische Rahmenbedingungen gleich auf und werden seltener genannt. Bei den organisatorischen Rahmenbedingungen wird insbesondere das persönliche Engagement als fördernd eingeschätzt.

Im Bereich der rechtlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen kommt den steuerlichen Aspekten noch die größte Bedeutung zu; darunter wird die Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale dreimal genannt.

Die finanziellen Rahmenbedingungen werden am seltensten als derzeit förderlich benannt. Insgesamt deckt sich dieses Ergebnis mit dem aus dem vorherigen Kapitel (vgl. Kapitel 2.2.4), wo für die politischen, rechtlich-fiskalischen und finanziellen Rahmenbedingungen der größte Handlungsbedarf konstatiert wurde.

2.3.4 Hemmende Rahmenbedingungen

Entsprechend der schlechten globalen Einschätzung der Rahmenbedingungen und der negativen Bewertung der vorgegebenen Rahmenbedingungen wurden auch hier deutlich mehr Aspekte genannt als bei den fördernden Rahmenbedingungen. Insgesamt konnten 105 Nennungen der 36 Expertinnen und Experten, die die Frage 2.3 beantwortet haben, berücksichtigt werden.

Frage 2.3: Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland hemmen.

Die aus Sicht der Expertinnen und Experten wichtigsten hemmenden Rahmenbedingungen für die Anwendung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland werden in den Tabellen 8 und 9 zusammengefasst dargestellt.

Zunächst fällt auf, dass die nach Expertenmeinung hemmenden Rahmenbedingungen nicht vordringlich im Bereich der fehlenden finanziellen Förderung zu finden sind, wie man vielleicht vermuten könnte. An dieser Stelle wird wieder die bereits angesprochene zentrale Bedeutung des Bereiches Know-how und Bewusstsein bestätigt (s. o.). Dabei werden insbesondere das fehlende Bewusstsein und die mangelnde Sachkenntnis bei den Betrieben genannt. Auch der unzureichenden Kostentransparenz bei den Mobilitätskosten kommt aus Sicht der Expertinnen und Experten eine zentrale Bedeutung zu; nur wenn die Unternehmen über entsprechende Kenntnis und Bewusstsein verfügen, werden sie als Akteure Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umsetzen.

Aber auch fehlendes Bewusstsein allgemein sowie mangelndes politisches und öffentliches Bewusstsein werden als hemmend genannt; so wird eine Unterstützung durch Bund, Länder und Kommunen auch nur bei entsprechendem Bewusstsein erfolgen (vgl. auch politische Rahmenbedingungen). Nur wenn das Thema für bedeutsam erachtet wird und einen entsprechenden Stellenwert erlangt, wird es entsprechende gesetzliche Grundlagen auf verschiedenen Ebenen, die Mobilitätsmanagement verpflichtend machen, geben (vgl. rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen). Dies macht deutlich, dass die einzelnen Bereiche nicht unabhängig voneinander betrachtet werden können und sich die verschiedenen Rahmenbedingungen auch gegenseitig bedingen und unter Umständen auch verstärken.

Frage 2.3: Hemmende Rahmenbedingungen (Zusammenfassung) “Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland hemmen.“				
Rahmenbedingungen zum Know-how und Bewusstsein	Politische Rahmenbedingungen	Organisatorische Rahmenbedingungen	Rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen	Finanzielle Rahmenbedingungen
34x genannt	5x genannt	13x genannt	20x genannt	9x genannt
Bewusstsein (14x) davon: Fehlendes Bewusstsein bei Betrieben (7x) Fehlendes Bewusstsein allg. (5x) Fehlendes politisches und öffentliches Bewusstsein (2x) Know-how (12x) davon: Mangelnde Sachkenntnis (Potenziale/Möglichkeiten) (7x) Verkehrskosten/ Kostenersparnis (5x) Marketing/ Vermittlung (7x) davon: Fehlendes Marketing, mangelnde Informationen (4) Erfolge und Maßnahmen schwer zu vermarkten (2x) Präsenz in den Medien (1x) Sonstiges (1x) Lehrinhalte an Hochschulen (1x)	Unterstützung (4x) davon: Mangelnde/fehlende Unterstützung durch Bund, Länder und Kommune (3x) Mangelnde Kooperation der öffentlichen Hand (1x) Instrumente (1x) davon: Fehlendes Instrumentarium um BMM einzufordern (1x)	Netzwerke/Koordination (7x) davon: Fehlende Beratungsstruktur vor Ort (1x) Fehlende bundesweite Plattformen (1x) Dialogdefizite (2x) Fehlende überbetriebliche Kooperationen (3x) Bürokratie (3x) davon: Bürokratische Rahmenbedingungen (2x) Verkrustete Strukturen (1x) Aufwand (3x) davon: Organisatorische Schwierigkeiten (1x) Komplexität des Ansatzes (1x) Organisationsaufwand (1x)	Steuern (14x) davon: Allg. Steuer (4x) Entfernungspauschale (6x) Job-Tickets (4x) Rechtliche Grundlagen (6x) davon: Fehlende rechtliche Grundlagen (5x) Konkurrierende Gesetzgebungen (1x)	Finanzielle Förderungen (9x) davon: Mangelnde Fördermittel (3x), Kosten-Nutzen (6x) davon: Verhältnis Aufwand/Nutzen (3x) Fehlende Anreize (3x)

Tab. 8: Hemmende Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen (n = 36)

Frage 2.3: Hemmende Rahmenbedingungen (Zusammenfassung) “Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland hemmen.”	
Betriebsspezifische Rahmenbedingungen (Standort/Betrieb/Beschäftigte)	„Globale“ Rahmenbedingungen („Globale Trends“, gesamtwirtschaftliche Entwicklungen)
10x genannt	14x genannt
Standort (4x) davon: Autoaffine Unternehmensstandorte (2x) Unzureichende Alternativen (1x) Qualitätsniveau des ÖPNV- u. Radverkehrsangebots (1x)	Einstellungen (8x) davon: Bequemlichkeitsfaktor des Autos (4x) Image des Pkw (3x) Auto fahren als Spaßfaktor (1x)
Beschäftigte (5x) davon: Einstellungen der ArbeitnehmerInnen (1x) Informationsdefizite bei den Beschäftigten hinsichtlich alternativer Verkehrsmittel (1x) Gewohnheiten der Beschäftigten (1x) Hoher Stellenwert (1x) Fehlende Vorstellung bei den Beschäftigten auch ohne Auto mobil zu sein (1x)	Finanzsituation (3x) davon: Allgemeine Finanzsituation (1x) Aktuelle Steuer-/ Finanzsituation und Gesundheitsdiskussion (1x) Kostenbelastung im Verkehrsbereich (1x)
Abbau von Planstellen in Betrieben (1x)	Sonstiges (3x) davon: Monopolstrukturen (1x) Siedlungsstrukturen/Lange Arbeitswege (2x)

Tab. 9: Hemmende Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement nach Bereichen – betriebsspezifische und „globale“ Rahmenbedingungen (n = 33)

Die steuerlichen Rahmenbedingungen im Allgemeinen, aber hier insbesondere auch die Entfernungspauschale werden als weitere wichtige hemmende Faktoren angesehen. Hinzu kommen die steuerliche Behandlung der Jobtickets und das so genannte Dienstwagenprivileg.

Im Bereich der organisatorischen Rahmenbedingungen werden insbesondere fehlende Beratungen und Netzwerke sowie Dialogdefizite genannt - hier wird auch die enge Verbindung zum Bereich Know-how und Bewusstsein deutlich -, was deutlich macht, dass es nur mit entsprechender professioneller Unterstützung gelingen kann, betriebliches Mobilitätsmanagement flächendeckend zu verankern.

Bei den eher „globalen“ Einflussfaktoren wird noch einmal deutlich, dass das Image des Pkw und der wahrgenommene Komfort als wichtige „Hemmschuhe“ bei der Verbreitung eines Mobilitätsmanagements erachtet werden, das darauf abzielt, die Nutzung des Pkw auf beruflichen Wegen zu senken.

2.3.5 Handlungsbedarf

Einleitend wurde den Expertinnen und Experten folgende Frage gestellt:

Frage 1: Wenn Sie als Verkehrsministerin oder Verkehrsminister zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland beitragen wollen, welche drei Themen würden Sie Ihrer zuständigen Abteilung vorrangig zur Bearbeitung vorschlagen?

Auch diese Frage wurde von fast allen Teilnehmenden beantwortet, so dass 89 Antworten von 34 Expertinnen und Experten in die Auswertung eingeflossen sind. Tabelle 10 gibt einen Überblick über diejenigen Bereiche, in denen von den Expertinnen und Experten ein Handlungsbedarf gesehen wird.

Frage 1: Handlungsbedarf (Zusammenfassung) „Wenn Sie als Verkehrsministerin oder Verkehrsminister zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland beitragen wollen, welche drei Themen würde Sie Ihrer zuständigen Abteilung vorrangig zur Bearbeitung vorschlagen?“				
Rahmenbedingungen zum Know-how und Bewusstsein	Politischer Handlungsbedarf	Organisatorischer Handlungsbedarf	Rechtlicher und fiskalischer Handlungsbedarf	Finanzieller Handlungsbedarf
25x genannt	12x genannt	7x genannt	29x genannt	16x genannt
Kampagnen / Öffentlichkeitsarbeit (11x)	Thema zur Chefsache machen (1x)	Netzwerke / Koordination (5x)	Gesetzliche Verpflichtung BMM (9x)	Allg. Verbesserung finanzieller Rahmenbedingungen (2x)
Know-how-Transfer/Vernetzung (5x)	Einbindung des BMM in verschiedene Pläne (3x)	Beratung (2x)	Schaffung von Anreizsystemen (finanziell/steuerlich) (8x)	Verbesserung der Fördermöglichkeiten (14) davon: Förderung allgemein (1x) Förderung auf betrieblicher Ebene (8x) Förderung auf kommunaler Ebene (5x)
Ermittlung von Kosten/Nutzen (4x)	Einbindung in kommunale Planung (2x)		Steuergesetzgebung (7x) davon: Abschaffung/Analyse steuerlicher Privilegien (z. B. Entfernungspauschale/Firmenwagen) (5x) Steuerliche Regelungen allgemein (2x)	
Ermittlung hemmender/fördernder Faktoren (3x)	Bund als Vorbild (2x)		Rechtlicher Rahmen/BauGB (4x)	
Aus- und Weiterbildung (2x)	Modellvorhaben (2x)		Sonstiges (1x)	
	Sonstiges (2x)			

Tab. 10: Handlungsbedarf zur Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements nach Bereichen (n = 34)

Auffallend ist zunächst, dass in den Themenfeldern in denen nach Ansicht der Expertinnen und Experten eine Vielzahl an hemmenden Rahmenbedingungen zu finden sind, auch der größte Handlungsbedarf gesehen wird. Dabei handelt es sich um die Bereiche rechtlicher und fiskalischer Handlungsbedarf sowie Know-how und Bewusstsein.

Im Mittelpunkt der notwendigen Maßnahmen im Bereich Know-how und Bewusstsein sehen die Expertinnen und Experten vermehrte Kampagnen und eine Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit sowie eine verstärkte Vernetzung und eine Verbesserung des Know-how-Transfers. Konkret werden beispielsweise die „Durchführung einer Kampagne, die die Kommunen anhält, in den Betrieben das betrieblichen Mobilitätsmanagement anzuregen und zu fördern (z. B. durch Öko-Verkehrssiegel wie in Freiburg)“ oder „eine Kampagne für betriebliches Mobilitätsmanagement mit einheitlichen Infomedien und „Checklisten“ für die Unternehmen“ genannt. Ebenfalls als wichtig erachtet wird der Aufbau von Koordinierungsstellen und Netzwerken.

Auch in der Ermittlung zentraler hemmender und fördernder Bedingungen – darunter eine Schwachstellenanalyse bestehender Gesetze – wird Handlungsbedarf gesehen.

Eine Reihe von Expertinnen und Experten sieht Handlungsbedarf hinsichtlich der Änderung der Steuergesetzgebung. Hier wird insbesondere die Abschaffung der Entfernungspauschale genannt. Betriebliches Mobilitätsmanagement könnte nach Ansicht der Expertinnen und Experten durch die Schaffung von steuerlichen Anreizen beispielsweise für die Beschäftigten, die auf dem Arbeitsweg auf den Pkw verzichten, oder Betriebe, die ein Mobilitätsmanagement umsetzen, gefördert werden.

Einen zentralen Stellenwert nimmt die Verbesserung der Fördermöglichkeiten ein; dabei geht es nicht nur um Fördermöglichkeiten auf betrieblicher Ebene, wie z. B. „Förderprogramme um Aktivitäten von Unternehmen zu forcieren und um neue Wege zu gehen“ sondern auch um För-

derprogramme auf kommunaler Ebene. Explizit genannt ist hier beispielsweise „die Schaffung von finanziellen Fördermöglichkeiten für weiche Maßnahmen analog der Infrastrukturförderung (GVFG).“

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Mobilitätsmanagement in Betrieben ist von knapp einem Drittel der Expertinnen und Experten genannt worden. Dabei reicht die Spannweite von einer Pflicht für (größere) Betriebe bis zu einer verbindlichen Vorgabe für Länder und Kommunen. Die Frage einer gesetzlichen Verpflichtung wird in Fachkreisen durchaus kontrovers diskutiert und wird als „ultima ratio“ genannt, wenn andere Maßnahmen nicht zum gewünschten Erfolg führen sollten.

Bei der Beschreibung der häufig genannten Themen darf aber nicht vergessen werden, dass es hier auch eine ganze Reihe von sehr interessanten Einzelnennungen gibt. Dies reicht von der Verankerung des Mobilitätsmanagements im Baugesetzbuch über die Vorbildfunktion des Ministeriums bei der Einführung von Mobilitätsmanagement bis zur Frage der Lehrinhalte in Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaften. Ein Modellvorhaben Radlerbonus wird ebenso gefordert wie ein Mobilitätscheck bei der Ansiedlung größerer Betriebe. Viele dieser Aspekte werden in der weiterführenden Bearbeitung aufgenommen und qualitativ ausgewertet.

2.4 Zusammenfassung und Fazit

Ziel der Expertenbefragung war es, bei einer Fülle von wichtigen Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren für das betriebliche Mobilitätsmanagement in einer ersten Stufe Prioritäten zu setzen. Für einige besonders wichtige Bereiche sollen im folgenden Projektverlauf möglichst konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen erarbeitet werden.

Aus der Gesamtsicht der Handlungsrelevanzmatrix auf Basis der standardisierten Bewertung aus Frage 3.1 (vgl. Kapitel 2.2) und der Antworten auf die offenen Fragen (Fragen 1, 2.2 und 2.3) (vgl. Kapitel 2.3) ergibt sich ein relativ konsistentes Bild. Es kristallisieren sich wichtige Handlungsfelder heraus, an denen vorrangig angesetzt werden sollte. Die folgende Übersicht unterscheidet dabei sechs Kernthemen, die im Projektverlauf vertieft bearbeitet werden sowie zwei ergänzende Themenbereiche, die von den Expertinnen und Experten zwar ebenfalls als relevant eingestuft worden sind, aufgrund der knappen Projektressourcen aber nicht im Detail aufgearbeitet werden können. Dabei ist noch einmal zu betonen, dass hier stets die Handlungsebene Bund/Länder/Kommunen im Mittelpunkt der Betrachtung steht. Globale Einflussfaktoren, wie z. B. die Kostenentwicklung im Verkehr, die Wettbewerbssituation auf den Verkehrsmärkten, die Diskussion um Feinstaub und städtische Luftbelastung oder das Image des Pkw, fließen deshalb lediglich als wichtige Randbedingungen in die weitere Diskussion mit ein.

Als wichtigste *Kernthemen* lassen sich benennen:

A. Informationsstand und Bewusstsein bei Betrieben

Das fehlende allgemeine Bewusstsein über die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der schlechte Informationsstand bei Unternehmen und Verwaltungen werden weiterhin als zentrale Hemmnisse bei der weiteren Verbreitung erachtet. Hier gilt es, mit neuen Ideen anzusetzen. Dabei spielen Information, Beratung, Transfer von Know-how, Vermarktung und Vermittlung eine Rolle. Wichtige Aspekte sind hier die Transparenz der Kosten der betrieblichen Mobilität sowie Kosten und Nutzen von betrieblichem Mobilitätsmanagement, zumal der Kostendruck in den Betrieben als eine sehr wichtige fördernde Rahmenbedingung eingestuft wurde.

B. Steuerliche Rahmenbedingungen

In diesem Bereich geht es um eine genaue Analyse fördernder und hemmender steuerlicher Regelungen. Am häufigsten genannt sind dabei die Entfernungspauschale, die steuerliche Behandlung von betrieblichen Anreizen (z. B. Job-Ticket, Stellplatz, Firmenfahrzeuge; Stichwort „geldwerter Vorteil“). Eine Frage wird aber auch sein, inwieweit durch fiskalische Anreize die Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in Unternehmen gefördert werden kann.

C. Finanzierung von Mobilitätsmanagement

Ein oft genannter Aspekt betrifft die Einbettung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in öffentliche Förderprogramme (Bund, Länder und/oder Kommunen). Dabei geht es sowohl um die Förderung auf betrieblicher Ebene als auch um die Verbesserung der Bedingungen in den Kommunen (z. B. durch verbesserte personelle Verankerung). Hier stehen existierende Förderprogramme wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) oder die Städtebauförderung auf dem Prüfstand, aber auch die Möglichkeiten zur Verwendung von Ablösebeiträgen. Dringender Handlungsbedarf wird beim Aspekt der verkehrsmittelübergreifenden Ausgestaltung der Fördermöglichkeiten gesehen. Aber auch die Mobilisierung von privatem Kapital muss in diesem Zusammenhang thematisiert werden.

D. Stellenwert in der Verkehrspolitik von Bund und Ländern

Auffällig ist, dass von den Expertinnen und Experten auf der Ebene von Bund und Ländern ein größerer Handlungsbedarf attestiert wird als im Bereich der Kommunen. Dies bezieht sich auf die Einbindung in entsprechende Pläne und Programme, die personelle Verankerung in den Ministerien aber auch die Vorbildfunktion bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagement für die eigenen Standorte.

E. Verankerung in den Kommunen

Die Kommunen werden als wichtiger Motor vor Ort für das Thema betrachtet. Auch auf dieser Ebene geht es um die Einbindung in Pläne und Programme, etwa die Verkehrsentwicklungsplanung und um die personelle Verankerung. Der Beitrag der Kommunen als Initiatoren von Kooperationen mit Privaten und zur Koordinierung überbetrieblicher Kooperation kann noch gestärkt werden. Die frühzeitige Berücksichtigung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung und -entwicklung (s. Punkt F.) ist ein weiterer Aspekt.

F. Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung

Inwieweit und in welcher Form Mobilitätsmanagement schon frühzeitig, also bei der Entwicklung neuer Betriebsstandorte und Gewerbegebiete, in der städtischen Planung berücksichtigt werden kann, ist ein wichtiger Aspekt. Hier kann ein Hebel angesetzt werden, um die Voraussetzungen für eine möglichst nachhaltige betriebliche Mobilität über die reine Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Die Verwendung von städtebaulichen Verträgen und die Berücksichtigung des Öffentlichen Verkehrs bei der Erschließung sowie weitere Möglichkeiten auf Basis des BauGB sollen hier untersucht werden.

G. Gesetzliche Vorgaben zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Mobilitätsmanagement in Betrieben wurde in der standardisierten Frage nicht abgefragt, da es hier keinen Status quo zu bewerten gab. In der offenen Frage zum Handlungsbedarf ist diese allerdings von knapp einem Drittel der Expertinnen und Experten ins Spiel gebracht worden. Dabei reicht die Ausprägung von einer Pflicht für (größere) Betriebe bis zu einer verbindlichen Vorgabe für Länder und Kommunen. Die Frage einer gesetzlichen Verpflichtung, die in Fachkreisen durchaus kontrovers diskutiert wird, wird in

der weiteren Analyse mitbehandelt. Dabei sind die Erfahrungen aus Italien und der Region Brüssel, wo es eine solche Verpflichtung gibt, zu berücksichtigen.

Als *ergänzende Themenbereiche*, die mehrfach von den Expertinnen und Experten genannt werden, aber in der Handlungsrelevanzmatrix nicht in ganz vorderer Position auftauchen, sind die folgenden relevant:

a. Standards und Managementsysteme

Die stärkere Entwicklung von Standards für das betriebliche Mobilitätsmanagement bis hin zur Entwicklung von entsprechenden Managementsystemen ist ein wichtiger Aspekt für die breite Implementierung von Mobilitätsmanagement in Betrieben. Vorbilder können dabei das Qualitätsmanagement und das Umweltmanagement sein, die beide über eine lange Entwicklung hin zu anerkannten und weit verbreiteten betrieblichen Steuerungsinstrumenten gereift sind. Im ersten Schritt wäre außerdem zu prüfen, inwieweit Mobilitätsmanagement in diese bestehenden Systeme integriert oder zumindest angekoppelt werden kann. Dieser eher betriebliche Aspekt wird im Zusammenhang mit der Unternehmensbefragung in AP 2.1 thematisiert.

b. Netzwerke und Koordination

Der Aufbau von Netzwerken, die überbetriebliche Zusammenarbeit und eine mögliche bundesweite Plattform für das (betriebliche) Mobilitätsmanagement werden als Handlungsbedarfe besonders in den offenen Fragen benannt. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Dialog mit den Betrieben und der Koordination überbetrieblicher Initiativen. Da hierbei den Kommunen eine wichtige Rolle zukommt, kann dieser Aspekt beim Thema (E) einbezogen werden.

In den ausgewählten Themenbereichen werden im weiteren Projektverlauf die zugehörigen Aspekte weiter ausgearbeitet und mit Details versehen. Anhand von Thesen zum jeweiligen Handlungsbedarf wird der Dialog mit den Expertinnen und Experten gesucht. Hier sind weitere qualitative Interviews vorgesehen. Die Interviewpartnerinnen und Interviewpartner rekrutieren sich weitgehend aus der Nettostichprobe der ersten Befragung. Darüber hinaus werden bei Spezialthemen, z. B. beim Steuerrecht, weitere ausgewählte Expertinnen und Experten einbezogen.

Abschließend werden Empfehlungen zur Weiterentwicklung fördernder Rahmenbedingungen sowie zum Abbau von Hemmnissen für betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeitet.

Literatur

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) (Hrsg.) (2004): Mobilitätsmanagement – Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien. Reihe direkt 58/2004. Bonn
- Essener Verkehrs-AG (EVAG) (2001): Kundenzufriedenheitsmessung 2001. Marketing, Verkehrsforschung. Essen.
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) (2004): HVV-Kundenbarometer 2004. Hamburg
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW), Planungsgruppe Nord (PGN), Universität Dortmund (2005): Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Rahmenbedingungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. FOPS-Projekt FE 70.748/04. 1. Zwischenbericht. Dortmund
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW), Planungsgruppe Nord (PGN), Universität Dortmund (2005): Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Rahmenbedingungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. FOPS-Projekt FE 70.748/04. 2. Zwischenbericht. Dortmund
- Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB), Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) (2004): Mobilitätsmanagement in Deutschland und im Ausland. Stand von Theorie und Praxis. FOPS-Projekt 70.657/01. Abschlussbericht. Aachen
- Isfort, Adi (2004): Was erwartet der Fahrgast? Zufriedenheit und Nutzungshäufigkeit im ÖPNV. In: Der Nahverkehr 7-8/2004. S. 7-10
- MOST Konsortium (2003a): Monitoring and Evaluation Toolkit. Verfügbar unter: <http://mo.st>
- MOST Konsortium (Hrsg.) (2003b): The Framework for Mobility Management across Europe. MOST Report D 6. Graz. Verfügbar unter: http://mo.st/public/reports/official_reports.html
- Müller, Guido (2004): Mobilität organisieren. Rahmenbedingungen für ein effektives Mobilitätsmanagement. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 9/2004, S. 371-379. Verfügbar unter: <http://www.eurailpress.com/archiv/artikel.php?id=6522>
- Müller, Guido (2001): Betriebliches Mobilitätsmanagement. Status quo einer Innovation in Deutschland und Europa unter besonderer Berücksichtigung der Kooperation von Unternehmen und Kommune. München. Verfügbar unter: <http://www.ils-shop.nrw.de/cgi-bin/ilsos/070093.html>
- Schäfer-Breede, Klaus (1996): Mobilitätsberatung für Unternehmen. Marktstudie zum Beratungs- und Servicebedarf auf dem Weg zum „Betriebsverkehrsplan“. Bremen/Bonn
- Utzmann, Iris (2002): Betriebliches Mobilitätsmanagement – Ausgangslage, Rahmenbedingungen und Realisierungschancen. Diplomarbeit. Dortmund
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Hrsg.) (1996): Mobilitätsberatung für Unternehmen. Marktstudie zum Beratungs- und Servicebedarf auf dem Weg zum „Betriebsverkehrsplan“. Bonn
- Vetter, Jürgen R. (2002): Auf dem Weg nach Delphi. Eine Delphi-Expertenbefragung zu Rahmenbedingungen für Mobilitätsmanagement in Deutschland. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 73. Jahrgang, Heft 4. Verfügbar unter: <http://www.ils-shop.nrw.de/cgi-bin/ilsos/070134.html>

Anhang



Mobilitätsmanagement für Betriebe

Expertenbefragung zu den Rahmenbedingungen

Bitte lesen Sie vor Beantwortung der Fragen die beigefügten wichtigen Erläuterungen (Datei „Bitte vorher lesen“)

Wir bitten um die Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens
per E-Mail an guido.mueller@ils.nrw.de oder Fax-Nr. **0231/9051-280** bis zum **20. Mai 2005**.

Frage 1 Handlungsbedarf

Wenn Sie als Verkehrsministerin oder Verkehrsminister zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland beitragen wollen, welche drei Themen würden Sie Ihrer zuständigen Abteilung vorrangig zur Bearbeitung vorschlagen?

1.

2.

3.

Frage 2.1 Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland

Wie beurteilen Sie die derzeitigen Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland insgesamt?

Bitte denken Sie dabei an die politischen, rechtlichen, fiskalischen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen sowie den Stand von Know-how und Bewusstsein auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene.

Bitte markieren Sie die zutreffende Antwort in der Skala von ‚sehr gut‘ bis ‚sehr schlecht‘.

sehr gut ☐	gut ☐	mittel ☐	schlecht ☐	sehr schlecht ☐
--------------------------------------	---------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------	---

Frage 2.2 Fördernde Rahmenbedingungen

Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland fördern.

Bitte beschränken Sie sich auf maximal drei Nennungen.

1.

2.

3.

Frage 2.3 Hemmende Rahmenbedingungen

Bitte nennen Sie uns die aus Ihrer Sicht derzeit wichtigsten Bedingungen, die die Anwendung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Deutschland hemmen.

Bitte beschränken Sie sich auf maximal drei Nennungen.

1.

2.

3.

Frage 3.1 Beurteilung von Wichtigkeit und derzeitigem Stand einzelner Rahmenbedingungen

In der folgenden Tabelle finden Sie 41 ausgewählte Rahmenbedingungen geordnet nach fünf Kategorien. Wir bitten um Ihre persönliche Einschätzung. Dabei geht es in diesem ersten Schritt unserer Untersuchung um eine Gewichtung und Bewertung des derzeitigen Standes. Es interessieren uns deshalb zwei Dimensionen: Erstens möchten wir wissen, wie wichtig Sie diese Rahmenbedingung allgemein einstufen – also unabhängig von der derzeitigen konkreten Ausgestaltung. Zweitens geht es um Ihre Bewertung des derzeitigen Standes in Deutschland.

1. Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?

2. Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?

Bitte markieren Sie die zutreffende Antwort in der jeweiligen Skala. Wenn Ihnen bei einzelnen Aspekten der Sachstand Ihnen nicht vertraut ist oder Sie sich kein Urteil zutrauen, markieren Sie bitte die Kategorie „keine Angabe“.

	Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?						Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?					
	1 sehr wichtig	2 eher wichtig	3 teils/teils	4 eher unwichtig	5 sehr unwichtig	X keine Angabe	1 sehr positiv	2 eher positiv	3 neutral	4 eher negativ	5 sehr negativ	X keine Angabe
A) Know-how und Bewusstsein												
1) Bewusstsein bei Betrieben und Verwaltungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement als Handlungsoption	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2) Informations- und Kenntnisstand bei <u>Kommunen und Ministerien</u>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3) Informations- und Kenntnisstand bei den <u>Betrieben und Wirtschaftsverbänden</u>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4) Informations- und Kenntnisstand bei den <u>Verkehrs- und Umweltverbänden</u>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5) Transparenz der Kosten für betriebliche Mobilität bei Betrieben und Verwaltungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6) Existenz verkehrsmittelübergreifender und unabhängiger Beratung	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7) Spezifische Qualifizierung durch Aus- und Weiterbildung	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8) Spezifische Qualifizierung im Hochschulbereich	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9) Verfügbarkeit von Leitfäden, Handbüchern und standardisierten Hilfsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10) Stand von Evaluation und Kosten-Nutzen-Analyse im betrieblichen Mobilitätsmanagement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11) Stellenwert des Themas in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12) Informationen aus dem Ausland zu Aktivitäten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?						Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?					
	1 sehr wichtig	2 eher wichtig	3 teils/teils	4 eher unwichtig	5 sehr unwichtig	X keine Angabe	1 sehr positiv	2 eher positiv	3 neutral	4 eher negativ	5 sehr negativ	X keine Angabe
B) Politische Rahmenbedingungen												
13) Stellenwert des Mobilitätsmanagements in praktizierter Verkehrspolitik und -planung von <u>Bund und Ländern</u>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
14) Stellenwert des Mobilitätsmanagements in praktizierter Verkehrspolitik und -planung der <u>Kommunen</u>	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
15) Einbindung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in verkehrliche Pläne und Programme von <u>Bund und Ländern</u> (Verkehrswegepläne, Generalverkehrspläne, Verkehrsprogramme etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
16) Einbindung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in verkehrliche Pläne und Programme von <u>Kommunen</u> (Verkehrsentwicklungspläne, Nahverkehrspläne, Verkehrsprogramme etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
17) Stellenwert des betrieblichen Mobilitätsmanagements in weiteren Politikfeldern (z.B. Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
18) Vorbildfunktion der Öffentlichen Hand durch eigene Projekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
19) Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Betrieben (Public-Private-Partnership)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
20) Beitrag von Kommunen als Initiator und überbetrieblicher Koordinator	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?						Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?					
	1 sehr wichtig	2 eher wichtig	3 teils/teils	4 eher unwichtig	5 sehr unwichtig	X keine Angabe	1 sehr positiv	2 eher positiv	3 neutral	4 eher negativ	5 sehr negativ	X keine Angabe
C) Organisatorische Rahmenbedingungen												
21) Personelle Verankerung von Mobilitätsmanagement bei den <u>Kommunen</u> (Zuständigkeiten, Ansprechpartner)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
22) Personelle Verankerung von Mobilitätsmanagement in den <u>Ministerien von Bund und Ländern</u> (Zuständigkeiten, Ansprechpartner)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
23) Personelle Verankerung von Mobilitätsmanagement in <u>Verbänden</u> (Zuständigkeiten, Ansprechpartner)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
24) Spezifische Organisationen und Netzwerke für betriebliches Mobilitätsmanagement:	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
25) Deutsche Beteiligung an der existierenden Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement (E-POMM)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
26) Standards und Managementsysteme für das betriebliche Mobilitätsmanagement (analog zum Qualitätsmanagement oder Umweltmanagement)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
27) Einbindung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in das Öko-Audit (Umweltmanagement)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?						Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?					
	1 sehr wichtig	2 eher wichtig	3 teils/teils	4 eher unwichtig	5 sehr unwichtig	X keine Angabe	1 sehr positiv	2 eher positiv	3 neutral	4 eher negativ	5 sehr negativ	X keine Angabe
D) Rechtliche und fiskalische Rahmenbedingungen												
28) Steuerliche Regelungen insgesamt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28 a) Steuerpflicht auf finanzielle Anreize durch den Arbeitgeber in Bezug zum Arbeitsweg (Fahrtkostenzuschüsse, Fahrradförderung etc.) („geldwerter Vorteil“)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28 b) Unentgeltliche Bereitstellung betrieblicher Pkw-Stellplätze für Beschäftigte gilt nach aktueller Rechtsprechung nicht als zu versteuernder geldwerter Vorteil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28 c) Abschaffung der Steuerfreiheit von Zuschüssen des Arbeitgebers zum Job-Ticket seit 2004 (mit dem Steueränderungsgesetz 2003)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28 d) Praxis der Bereitstellung von persönlichen Dienstwagen inklusive privater Nutzung mithilfe von Gehaltsumwandlung (und finanziellen Vorteilen für Arbeitnehmer und Arbeitgeber)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28 e) Verkehrsmittelunabhängigkeit der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
28 f) Höhe der Entfernungspauschale im Einkommensteuerrecht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
29) Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in der Planung, z. B. durch städtebauliche Verträge	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?						Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?					
	1 sehr wichtig	2 eher wichtig	3 teils/teils	4 eher unwichtig	5 sehr unwichtig	X keine Angabe	1 sehr positiv	2 eher positiv	3 neutral	4 eher negativ	5 sehr negativ	X keine Angabe
30) Regelungen zu Stellplätzen und Ablösemöglichkeiten im Bauordnungsrecht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
31) Verwendung von Ablösebeträgen für Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
32) Regelungen zu Fahrradabstellplätzen im Bauordnungsrecht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
33) Anbindung von Neubauvorhaben mit dem Öffentlichen Verkehr ist nicht Bestandteil der Erschließung nach BauGB	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
34) Einbindung von Mobilitätsmanagement in die ÖPNV-Gesetze der Länder	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

E) Finanzielle Rahmenbedingungen												
35) Eine verkehrsmittelübergreifende Ausgestaltung der staatlichen Förderprogramme	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
36) Verfügbarkeit von Fördermitteln des Bundes oder der Länder zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
37) Verfügbarkeit von kommunalen öffentlichen Fördermitteln zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
38) Möglichkeit der Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
39) Möglichkeit der Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement mit Städtebauförderungsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Für wie wichtig halten Sie diese Rahmenbedingung allgemein für das betriebliche Mobilitätsmanagement?						Wie bewerten Sie bei diesem Aspekt den derzeitigen Stand für das betriebliche Mobilitätsmanagement?					
	1 sehr wichtig	2 eher wichtig	3 teils/teils	4 eher unwichtig	5 sehr unwichtig	X keine Angabe	1 sehr positiv	2 eher positiv	3 neutral	4 eher negativ	5 sehr negativ	X keine Angabe
40) Anteil der privaten Finanzierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (eigene Aktivitäten der Wirtschaft, Sponsoring etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
41) Finanzielle Ressourcen für Forschung und Entwicklung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Frage 3.2 Wichtige Ergänzungen

Möchten Sie weitere Rahmenbedingungen ergänzen, die in der vorgenannten Tabelle fehlen?

Bitte beachten Sie, dass wir in dieser Befragung lediglich die Einflussfaktoren auf lokaler Ebene, Landes- oder Bundesebene betrachten – nicht jedoch die betrieblichen Rahmenbedingungen (z. B. Arbeitszeitmodelle) oder kleinteilige Standortbedingungen (z. B. die Verkehrsanbindung).

Wir danken Ihnen für die Beantwortung unserer Fragen. Haben Sie zu dieser Thematik noch Anmerkungen, Hinweise oder Kritik?

Kurzdarstellung des Forschungsvorhabens „Mobilitätsmanagement für Betriebe“

Projekttitel	Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Rahmenbedingungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch eine stärkere Systematisierung, Differenzierung und Standardisierung Forschungsvorhaben im Forschungsprogramm Stadtverkehr (FOPS) (FE 70.748/04)
Auftraggeber	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMV/BW)
Projektleitung	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW)
Projektteam	- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW) Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung Dr. Herbert Kemming, Guido Müller, Mechtild Stiewe - PGN Planungsgruppe Nord Wolfgang Nickel - Universität Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Gernot Steinberg
Projektlaufzeit	11/2004 - 04/2006
Ziel	Ein betriebliches Mobilitätsmanagement stellt für öffentliche und private Arbeitgeber eine Chance dar, die erforderliche Mobilität ihrer Beschäftigten für den Weg zur Arbeit sowie für dienstliche und geschäftliche Wege und die Erreichbarkeit ihrer Standorte für Dritte (Kunden usw.) sicherzustellen, zu verbessern sowie effizient und nachhaltig zu organisieren. Auch wenn in den vergangenen Jahren zahlreiche Unternehmen und Verwaltungen ein betriebliches Mobilitätsmanagement erfolgreich eingeführt haben, bleibt die Nutzung bislang nur punktuell. Insbesondere Gesamtkonzepte, die einen Mix verschiedener Maßnahmen bzw. Mobilitätsdienstleistungen beinhalten, finden sich bislang selten. Strategisches Ziel des Forschungsvorhabens ist die Weiterentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Personen- und Wirtschaftsverkehr durch eine stärkere Systematisierung, Differenzierung und Standardisierung. Von zentraler Bedeutung ist die Analyse der Rahmenbedingungen (wie bspw. des Rechts- und Ordnungsrahmens, des Planungs- und Fördersystems) für betriebliches Mobilitätsmanagement. Auch die innerbetriebliche Verankerung sowie die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Akteuren, insbesondere Unternehmen, Mobilitätsdienstleistern und öffentlicher Hand finden besondere Beachtung. Die abschließend zu erarbeitenden Empfehlungen für Umsetzungsstrategien sollen dazu beitragen, den Handlungsansatz des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu fördern und weiter zu verbreiten.

Arbeitsschritte

- Durch die Auswertung bereits abgeschlossener sowie laufender Forschungsprojekte im In- und Ausland und weiterer Literatur wird der aktuelle **Stand der Praxis** des betrieblichen Mobilitätsmanagements dargestellt.
- Die **Marktanalyse** gibt einen Überblick über die Angebotsstrukturen von Mobilitätsdienstleistungen für Betriebe sowie eine erste Abschätzung über potenzielle Nachfragestrukturen. Darüber hinaus werden die handelnden Akteure auf Angebots- und Nachfrageseite identifiziert.
- Die Untersuchung der **Rahmenbedingungen** (die Bereiche, die vom Unternehmen nicht oder nur mittelbar beeinflusst werden können) nimmt einen zentralen Stellenwert im Rahmen des Projektes ein. Nach einer ersten Literaturanalyse wird eine Expertenbefragung durchgeführt. So sollen fördernde und hemmende Faktoren identifiziert werden und erste Einschätzungen von Handlungserfordernissen gewonnen werden.
- Eine **bundesweite Unternehmensbefragung** soll Informationen zum Bedarf und den betrieblichen Rahmenbedingungen sowie zu den schon vorhandenen Strukturen in den Betrieben liefern. Dabei werden die Anforderungen an Mobilität aus Sicht der Betriebe und der Beschäftigten analysiert.
- Im Rahmen von vier bis fünf **qualitativen Fallstudien** werden Betriebe oder Verwaltungen, die bereits betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt haben, vertiefend untersucht, um Erfolgsfaktoren (oder auch Hemmnisse) der organisatorischen Umsetzung und Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement zu identifizieren.
- Die **Empfehlungen** bilden das Hauptergebnis des Projektes. Dabei werden auf der einen Seite Empfehlungen für Umsetzungsstrategien – unter Berücksichtigung wichtiger standortspezifischer Merkmale, der innerbetrieblichen Verankerung und der Schnittstellen zwischen den Akteuren – entwickelt. Auf der anderen Seite werden Empfehlungen zur Weiterentwicklung fördernder Rahmenbedingungen und zum Abbau von Hemmnissen für betriebliches Mobilitätsmanagement entwickelt.

Weitere Informationen

Guido Müller
ILS NRW
 Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung
 Telefon: 0231 / 90 51-268
 E-Mail: guido.mueller@ils.nrw.de
 Internet: www.ils.nrw.de
www.mobilitaetsmanagement.nrw.de

Impressum

Die Expertenbefragung zu den Rahmenbedingungen für das betriebliche Mobilitätsmanagements ist ein Baustein des durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegeben Forschungsprojekts:

Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Rahmenbedingungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch eine stärkere Systematisierung, Differenzierung und Standardisierung (FOPS-Projekt FE 70.748/04)

Projektleitung:

Dr. Herbert Kemming (ILS NRW, Dortmund)

Projektbearbeitung:

Dipl.-Geogr. Guido Müller; Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe (ILS NRW, Dortmund)

Prof. Dr. Christian Holz-Rau; Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Universität Dortmund)

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel (PGN, Kassel)

Verfasser(in):

Guido Müller und Mechtild Stiewe

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und

Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)

Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Deutsche Str. 5

44339 Dortmund

Telefon: +49 (0)231 9051-0

Telefax: +49 (0)231 9051-155

E-Mail: post stelle@ils.nrw.de

URL: ww.w.ils.nrw.de

Kontakt:

Dipl. Ing. Mechtild Stiewe

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und

Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)

Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

Deutsche Str. 5

44339 Dortmund

Telefon: +49 (0)231 9051-269

Telefax: +49 (0)231 9051-280

E-Mail: mechtild.stiewe@ils.nrw.de

URL: www.mobilitaetsmanagement.nrw.de

© ILS NRW 2005. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS NRW vervielfältigt werden.

Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS NRW, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung des ILS NRW gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglichen und/oder überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanzierten Bibliothek zu integrieren.

Dortmund, Dezember 2005