

Moderne Mobilität für ein innovatives Quartier –

Möglichkeiten für das IQON Oldenburg

Inhalt

Ausgangssituation	S. 3
Ziel: Verbessern, verlagern, vermeiden	S. 4
Planungsrechtlicher Rahmen	S. 5
Stellplatzbedarf: Szenario I-III	S. 6
Maßnahmen Mobilitätsmanagement	S. 11
1. Förderung der ÖV-Nutzung	
2. Förderung der Fahrradnutzung	
3. Verringerung der MIV-Nachfrage	
4. Mobilitätsinformationen	

Ausgangssituation

Erreichbarkeit ÖPNV

Derzeit ist der Standort über die Bushaltestellen Jäger- und Industriestraße (Linie 308) sowie Infanterieweg (Linie 324) angebunden. Die Buslinie 308 verkehrt im 15 Min-Takt und erschließt wichtige Ziele wie die Jadehochschule, die Innenstadt und den Hauptbahnhof Oldenburg in kurzer Fahrdistanz. Die Qualität der Anbindung ist akzeptabel und das Angebot nutzbar.

Die Buslinie 324 verkehrt im 30 Min-Takt und erschließt den Campus Haarentor, sowie den Stadtteil Eversten und die Innenstadt. Die Erreichbarkeit und die Lage der Haltestelle sind ungünstig.

Radverkehr

Wesentliche Ziele wie Innenstadt, Bahnhof, Campus Haarentor und Jadehochschule liegen in fahrradfreundlicher Entfernung.

Einzelne gute Teilradwege wie die Fahrradstraße am Haarenufer und der neue Fahrradweg am Prophankenweg sind vorhanden. Grundsätzlich fehlt allerdings rund um das Quartier ein geschlossenes Wegenetz, damit ein attraktives Angebot zur Verfügung steht. Mehr Sicherheit und Komfort auf den Wegen zum Campus Haarentor (Schützenweg) oder in der Auguststraße würden die Nutzungsqualität für Fahrradfahrer deutlich erhöhen.

Darüber hinaus fehlen dem Radverkehr adäquate Fahrradabstellanlagen (Komfort, Regenschutz,

Diebstahlsicherheit) hoher Qualität, wie z. B. abschließbare Fahrradboxen oder -parkhäuser, die insbesondere vor dem Hintergrund der verstärkten E-Bike-Nutzung immer wichtiger werden. Hierfür ist eine Abstimmung mit der Stadt Oldenburg zu empfehlen.

Serviceangebote wie Lademöglichkeiten, Luftpumpen, Flickzeug und Duschen, die zeigen, dass dem Radverkehr ein hoher Stellenwert beigemessen wird, sind nicht vorhanden

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr im IQON-Quartier ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil gebäudenaher und gebührenfreier Parkplätze ohne Parkraumbewirtschaftung. Außerdem stehen teilweise ungenutzte Kapazitäten bei den nicht öffentlichen Parkplätzen der Unternehmen zur Verfügung, während im öffentlichen Straßenraum der Eindruck entsteht, es seien nicht ausreichend Stellplätze vorhanden.

Sharing-Angebote

Erste multimodale Angebote wie eine Ford-Carsharing Station und eine virtuelle OliBike-Station sind fußläufig erreichbar. Die Ford-Carsharing-Station verfügt allerdings nur über ein einziges Fahrzeug. Eine weitere Carsharing-Station von Cambio befindet sich im weiteren Umfeld des IQON-Standortes.

Insgesamt ist das Angebot hinsichtlich Kapazität, Erreichbarkeit, Sichtbarkeit und Kommunikation stark ausbaufähig. Die Nutzbarkeit des Angebotes ist unter diesen Rahmenbedingungen derzeit nicht gewährleistet.

Herausforderung

352 neue Arbeitsplätze



zusätzlicher Stellplatzbedarf

zusätzliche Verkehre



erhöhter Parkdruck

Mehr Aufenthaltsqualität

Begrenzte Fläche

Innovation

Verkehrsentlastung

Ziel: Verbessern, verlagern, vermeiden

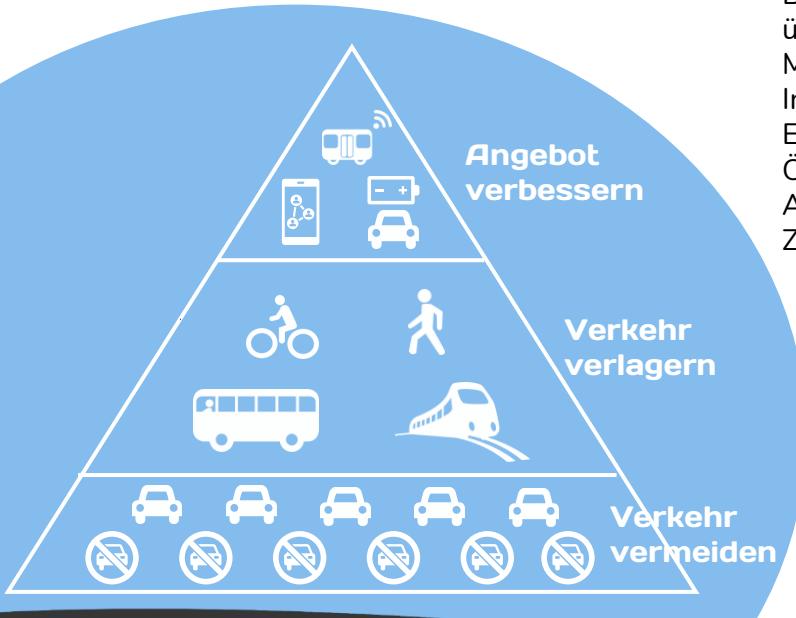
Das IQON als Standort innovativer Zukunftsunternehmen und Forschungsinstitute, erfordert eine moderne, zeitgemäße und verkehrlich nachhaltige Gestaltung der Verkehre durch:

Vielfalt der Angebote

Multimodale Mobilitätsangebote ermöglichen es, Verkehrsmittel zu kombinieren. Eine Person ist multimodal unterwegs, wenn sie in ihrer alltäglichen Mobilität unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Für den zurückzulegenden Weg werden verschiedene Optionen an Verkehrsmitteln geprüft und bewusst entschieden, welche am besten geeignet sind. Grundvoraussetzung dafür ist eine Angebotsvielfalt, die die Unabhängigkeit vom eigenen Pkw erst ermöglicht: Weg vom Individualverkehr, hin zu einem Mobilitäts-System, das aus verschiedenen Verkehrsmitteln besteht.

Anreize zur Minderung des Kfz-Verkehrs

Mit einer einseitigen Angebotsverbesserung beim Umweltverbund ohne jegliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr ist die gewünschte Änderung im Mobilitätsverhalten in nur sehr wenigen Fällen realisierbar.



Dieses Vorgehen hat eher kosmetischen Charakter. Ernsthaftige Bestrebungen für eine Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr setzen daher auch auf die Anwendung restriktiver Lenkungsinstrumente.

Weniger Stellplätze

Der Stellplatzschlüssel ist ein wichtiges Steuerungsinstrument, um den Kfz-Verkehr zu begrenzen und die Qualität im öffentlichen Raum zu steigern. Die Möglichkeiten und Spielräume für einen reduzierten Stellplatzbau sollten deshalb entsprechend ausgeschöpft werden.

Kommunikation ist alles!

Mobilität muss gemanagt und die Kommunikation und Beratung hierüber von Beginn an im IQON verankert werden.

Neben den baulichen, planerischen und organisatorischen Maßnahmen spielen deshalb Maßnahmen zur Information und Bewusstseinsbildung eine entscheidende Rolle. Es wird dringend empfohlen, umfassende Mobilitätsinformationen zur innovativen und umweltfreundlichen Erreichbarkeit des IQON bis zur Durchführung von Dienstreisen zu etablieren.

Bisher existieren keine verkehrsmittel-übergreifenden und räumlich darstellbaren Mobilitätsinformationen für das IQON Quartier. Insbesondere digitale, intelligente Lösungen mit Echtzeitinformationen zur Erreichbarkeit des ÖPNV, Informationen zu Stellplätzen, Sharing-Angeboten und Fußwegsystemen können den Zugang zur Mobilität für alle vereinfachen.

Planungsrechtlicher Rahmen

Vorgaben ruhender Verkehr

Die Stadt Oldenburg verfügt nur für das Stadtzentrum (Innenstadt, das Bahnhofsviertel sowie Teilbereiche des Alten Stadthafens) über eine Stellplatzsatzung. Es wird in den folgenden Betrachtungen deshalb die Niedersächsische Bauordnung (NBauO) herangezogen, die die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen in Niedersachsen regelt.

Richtwert in den Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO sind für Büro- und Verwaltungsräume allgemein 1 Einstellplatz je 30 bis 40 qm Nutzfläche. Bei Büro- und Verwaltungsräumen mit hohen Nutzflächen (Bibliotheken, Registraturen, Archiven und dergleichen) sind 1 Einstellplatz je 80 qm Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte herzustellen.

Die Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO bietet die Möglichkeit zur Reduzierung von Stellplätzen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. So könnte die Anzahl der herzustellenden Stellplätze reduziert werden, wenn „wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr dargelegt werden¹.“ Als Beispiele sind an dieser Stelle eine angemessene ÖPNV-Anbindung, Car-Sharing und/oder die Umsetzung eines plausiblen Mobilitätskonzeptes genannt.

Szenarien I-III

Im Folgenden werden Möglichkeiten und Spielräume aufgezeigt, die eine Änderung des Stellplatzschlüssels ermöglichen.

Es werden drei Szenarien betrachtet:

1. Ein **konservatives** Szenario mit einem Stellplatzschlüssel nach NBauO,
2. Ein **unambitioniertes** Szenario mit geringfügiger Stellplatzreduktion und einer geringen Änderung des Mobilitätsverhaltens,
3. Ein **innovatives** Szenario unter Einbeziehung eines Mobilitätsmanagements, das zu einer deutlichen Stellplatzreduzierung führt und zu einer erhöhten Inanspruchnahme umweltverträglicher Verkehrsmittel anregt. Damit wäre eine deutliche Veränderung des Modal Splits möglich.

¹ Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO Nummer 2.5

Szenario I: Stellplatzbedarf nach NBauO

Grundannahmen

- Stellplatzschlüssel nach NBauO
- Keine Stellplatzreduktion
- Keine neuen/ergänzenden Mobilitätsangebote
- Keine Anreize zur erhöhten Nutzung des Umweltverbundes

Arbeitsplätze	NUF* Arbeitsplätze (m ²)	NUF Labore & Infrastruktur (m ²)	Anteil Labore an NUF
352	4220	3122	43%

	Stellplatzfaktor**	Stellplätze	Stellplätze	Stellplatzbedarf gesamt
	(1 Stpl. je m ²)			
Büro / Verwaltung	40	106		
Büro / Verwaltung mit hohem NUF	80		39	145

* Nutzfläche

**Richtzahlen für den Einstellbedarf nach Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO

Pkw-dominiert

Verkehrsbelastung

Autoabhängigkeit

Parksuchverkehr

Parkdruck



Szenario II: Unambitioniert

Grundannahmen

- Geringe Stellplatzreduktion
- Lediglich akzeptable ÖPNV-Anbindung
- Förderung der bestehenden Mobilitätsangebote
- Wenig Anreize zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel
- Aufgeschlossene Zielgruppe, welche relativ affin gegenüber Verkehrsmitteln des Umweltverbundes eingestellt ist.

In diesem Szenario ist nur eine zaghafte Umsetzung von Alternativangeboten vorgesehen. Die Maßnahmen reduzieren sich auf Pull-Maßnahmen, Push-Maßnahmen hingegen spielen eine nur stark untergeordnete Rolle. Wirkungszusammenhänge werden nicht oder nur unzureichend berücksichtigt.

Dieses Szenario zeigt wenig Mut zu Veränderungen.

Fast weiter wie bisher

Im Szenario II steht die Förderung der bereits bestehenden umweltfreundlichen Mobilitätsangebote im Vordergrund.

Die Mitarbeiter von IQON werden durch ein dynamisches Mobilitätsleitsystem in ihrer Verkehrsmittelwahl unterstützt. Es gibt jedoch keine proaktive und individuelle Beratung oder Bewusstseinsbildung.

VERKEHRSENTLASTUNG

STANDORTATTRAKTIVITÄT

MOBILITÄTSVIELFALT

FLÄCHENGERECHTIGKEIT

STELLPLATZ-BEDARF

101 

STELLPLATZ-SCHLÜSSEL

0,7 



STELLPLATZ-REDUKTION

44

Szenario II: Unambitioniert

Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs

Arbeitsplätze	NUF Arbeitsplätze (m ²)	NUF Labore & Infrastruktur (m ²)	Anteil Labore an NUF
352	4220	3122	43%

	Stellplatzfaktor*	Stellplätze	Stellplätze	Stellplatzbedarf gesamt
	(1 Stpl. je m ²) nach NBauO	Reduktion 30 %	Reduktion 30%	Reduktion 30 %
Büro / Verwaltung	40	74		
Büro / Verwaltung mit hohem NUF	80		27	101

Handlungsfeld	Maßnahmen	Verringerung Stellpl.**	Begründung
Förderung der ÖV-Nutzung (siehe Seite 11)	Finanzieller Zuschuss zum /Kostenübernahme des Jobticket	10,0%	<ul style="list-style-type: none"> i.d.R. hohe Akzeptanz ÖPNV-Erschließung akzeptabel Job-Ticket-Angebote bisher wenig genutzt
	Abfahrtsmonitore mit Echtzeitanzeigen, dynamisches Leitsystem (evtl. App)	2,0%	<ul style="list-style-type: none"> Bisher keine Informationen zu Mobilitätsangeboten in IQON-Gebäuden vorhanden
Förderung der Fahrradnutzung (siehe Seite 14)	Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen	2,5%	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise fehlender Witterungsschutz keine abschließbaren Fahrradstationen z.B. für qualitativ sehr hochwertige Fahrräder
	Fahrradservicestationen (Ladestationen, Reparaturangebote, Luftpumpen)		<ul style="list-style-type: none"> Bisher nicht vorhanden
Verringerung der Nachfrage im MIV (siehe Seite 22)	Fahrradverleihsystem/Dienstrad-Pool	2,5%	<ul style="list-style-type: none"> Die „Letzte-Meile“ als Herausforderung bei der Anbindung an den ÖPNV besteht Oli Bike vorhanden, könnte vergrößert und besser vermarktet werden Vergünstigungen für Mitarbeiter zur Förderung der Nutzung Aufbau Dienstrad-Pool der Unternehmen für Wege in OL und zum Campus
	Parkraumbewirtschaftung: <ul style="list-style-type: none"> gebührenpflichtige Parkplätze im öffentlichen Raum Kostenpflichtige Vergabe von PKW-Stellplätzen in Unternehmen 	8,0%	<ul style="list-style-type: none"> Garantierte und kostenfreie Parkplätze am Arbeitsplatz haben einen erheblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels
	Förderung Car-Sharing Kapazitäten ausbauen u. Mitarbeiter informieren, erklären bedürftiges Angebot	5,0%	Bestehende Carsharing-Stationen nur mit eingeschränkter Verfügbarkeit im Umfeld (Ford Carsharing und Cambio) werden wenig genutzt
	Reduktion	30%	

*Richtzahlen für den Einstellbedarf nach Ausführungsempfehlungen zu NBauO

** Annahme auf der Grundlage Zukunftnetzwerk Mobilität NRW unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten

Szenario III: Innovativ

Grundannahmen

- Deutliche Stellplatzreduktion
- Lediglich akzeptable ÖPNV-Anbindung
- Vielfalt an Mobilitätsangeboten in allen Bereichen
- Mobilitätsmanagement mit verschiedenen Anreizen zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel und Einschränkungen zur Verringerung der Nachfrage im MIV
- Aufgeschlossene Zielgruppe, welche relativ affin gegenüber Verkehrsmitteln des Umweltverbundes eingestellt ist.

Fahrrad als Leitverkehrsmittel

Aufgrund des deutlich Stellplatz reduzierten Ansatzes wird empfohlen, im Szenario III das Fahrrad als Leitverkehrsmittel und Bestandteil einer Entlastungsstrategie stark zu fördern. Um die Mitarbeiter von IQON in ihrem Mobilitätsverhalten zu unterstützen, sind zahlreiche Angebote und Anreize denkbar: Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen, Fahrradserviceangebote, finanzielle Förderung der Fahrradnutzung, uvm.

Mobilitätsmanagement

Der zukünftige Parkraumbedarf in Szenario III wird unter Berücksichtigung eines umfangreichen Mobilitätsmanagements abgeleitet. Das Reduktionspotenzial zeigt den möglichen Spielraum auf und was durch Maßnahmen und Anreize hinsichtlich alternativer Mobilitätsangebote möglich ist. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Kombination (Preis, bessere Angebote, finanzielle Anreize, etc) tragen dabei zu einer Reduktion der Verkehrsnachfrage im Individualverkehr und zu einer gesteigerten Nachfrage im Umweltverbund bei. Der Erfolg der jeweiligen Maßnahmen zur Reduktion des Stellplatzbedarfs hängt dabei stark von der Umsetzung und Kombination der vorgeschlagenen Maßnahmen ab.

**VERKEHRS-
ENTLASTUNG**

STANDORTATTRAKTIVITÄT

**MOBILITÄTS-
MANAGEMENT**

MOBILITÄTSVIELFALT

UMWELTVERBUND

FLÄCHENGERECHTIGKEIT

**STELLPLATZ-
BEDARF**

73 

**STELLPLATZ-
SCHLÜSSEL**

0,5 

**STELLPLATZ-
REDUKTION**

72

Szenario III: Innovativ Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs

Arbeitsplätze	NUF Arbeitsplätze (m ²)	NUF Labore & Infrastruktur (m ²)	Anteil Labore an NUF
352	4220	3122	43%

	Stellplatzfaktor*	Stellplätze	Stellplätze	Stellplatzbedarf gesamt
	(1 Stpl. je m ²) nach NBauO	Reduktion 50 %	Reduktion 50%	Reduktion 50 %
Büro / Verwaltung		40	53	
Büro / Verwaltung mit hohem NUF		80		20

Handlungsfeld	Maßnahmen	Verring-erung Stellpl.**	Verän-derung	Begründung
Förderung der ÖV-Nutzung (siehe S. 11)	Finanzieller Zuschuss zum /Kostenübernahme des Jobticket	15,0%	5,0%	•i.d.R. hohe Akzeptanz, •ÖPNV-Erschließung akzeptabel, •Höhere Nachfrage durch erhöhte Parkgebühren Förderung Radmitnahme Fahrradverleih zur Überwindung „Letzte Meile“
	Abfahrtsmonitore mit Echtzeitanzeigen, dynamisches Mobilitätsleitsystem (evtl. App)	2,0%	0,0%	Bisher keine Informationen zu Mobilitätsangeboten in IQON-Gebäuden vorhanden
Förderung der Fahrradnutzung (siehe S. 14)	Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen	5,0%	2,5%	Teilweise fehlender Witterungsschutz, keine abschließbaren Fahrradstationen z.B. für qualitativ sehr hochwertige Fahrräder
	Fahrradservicestationen (Ladestationen, Reparaturangebote, Luftpumpen)			Bisher nicht vorhanden
	Finanzielle Förderung des Radverkehrs: Fahrrad-Leasing (Job-Rad), Kilometerpauschale für Dienstwege, Zuschüsse zur Fahrradmitnahme im ÖV			Bisher nicht vorhanden
	Duschen und Umkleiden			Bisher nicht vorhanden
	Fahrradverleihsystem/Dienstrad-Pool			Ausbau der Kapazitäten Verstärkte Förderung durch Informationen und Richtlinien für Dienstwege
Verringerung der Nachfrage im MIV (siehe S. 22)	Verbesserung des Fahrradwegnetzes im Umkreis, bessere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad	3,0%	3,0%	Oldenburg hat bis zu 40 % Radverkehr für die Nutzung der Arbeitswege, Umsetzung eher langfristig
	Parkraumbewirtschaftung: •gebührenpflichtige Parkplätze im öffentlichen Raum •Kostenpflichtige Vergabe von PKW-Stellplätzen in Unternehmen	10,0%	2,0%	Höhere Parkgebühren als in Szenario II
	Förderung Car-Sharing •Kapazitäten ausbauen u. Mitarbeiter informieren, erklärungsbedüftiges Angebot	7,0%	2,0%	Bestehende Carsharing-Stationen im Umfeld (Ford Carsharing und Cambio) werden wenig genutzt, Vergünstigungen für Mitarbeiter, Richtlinien für Dienstwege und Dienstreisen
Mobilitätsinformationen (siehe S. 29)	Dauerhafte Vermittlung von Fahrgemeinschaften und Parkplatz-Pool der Unternehmen	1,0%	1,0%	Bisher nicht vorhanden, führt zu höherem Besetzungsgrad und effizientere Nutzung der Pkws, heterogene Auslastung der Parkflächen abhängig von Lage/ ungenutzte Kapazitäten bei den nicht frei zugänglichen Parkplätzen
	Verstärkte Informationen zu allen Mobilitätsangeboten / Mobilitätsberatung	2,0%	2,0%	Bisher nicht vorhanden
	Reduktion	50%	20%	

*Richtzahlen für den Einstellbedarf nach Ausführungsempfehlungen zu NBauO

** Annahme auf der Grundlage Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten -10-



1. Förderung der ÖV-Nutzung

- 1.1 ÖPNV-Zeitkarten/Jobticket
- 1.2 Dynamisches
Mobilitätsleitsystem
- 1.3 Automatisierter (Shuttle-Bus)



1.1 Jobticket

Aus der Praxis

„Die Nutzung des MIV ist von über 70 % auf unter 30 % gesunken. Der Anteil der (fast) täglichen Radfahrer ist von rund 8 % auf 15 % gestiegen. Die (fast) tägliche ÖPNV-Nutzung kann einen Zuwachs von knapp über 10 % auf über 30 % verzeichnen.“ (Erhebung aus dem Jahr 2013, IHK Darmstadt Rhein Main Neckar nach der Einführung eines kombiniertes Park-/Jobtickets)



Beschreibung

Die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe in Deutschland bieten fast alle ein Job Ticket an. Damit sollen Arbeitnehmer zum Umstieg auf Bahn und Bus bewegt werden. Das Job Ticket ist in der Regel eine günstige Form der regulären Monats- oder Jahreskarte, deren Kosten von der Steuer abgesetzt werden können.

Die Erklärungsbedürftigkeit eines ÖPNV-Tickets ist naturgemäß geringer als die von anderen Angebotsoptionen, wie z. B. Car-Sharing. Die Akzeptanz dieser Mobilitätsangebote ist hoch.



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- Förderung der Nutzung von Bus und Bahn.
- die Lenkung der Verkehrsnachfrage.
- Verringriger Bedarf an notwendigen Pkw-Stellplätzen

Tipps für die Umsetzung

- Sinnvoll bei einer guten ÖPNV-Anbindung und wenn die nächste ÖPNV-Haltestelle max. in 300 Meter Entfernung liegt.
- Um die Akzeptanz und Nachfrage von Job-Tickets zu steigern, bietet sich eine Kombination aus Job-Ticket und Parkraumbewirtschaftung an



Verkehrliche Wirkung



- Positive Auswirkung auf Modal-Split
- Hohes Einsparpotenzial bei Stellplätzen



1.2 Dynamisches Mobilitätsleitsystem

Aus der Praxis



Bus, Bahn, Leihfahrrad oder E-Scooter – in der App BONNmobil können alle Bonner Mobilitätsangebote zentral gebucht und bezahlt werden. Wo steht das nächste nextbike bereit oder ein Scooter und wie voll ist dessen Akku? Wann kommt die nächste 604 und wie voll ist die Münsterplatzgarage in der Mittagszeit? Das alles verrät die App neben den Auskünften zu Verbindungdaten, Haltestellen-übersichten und Orten mit bestimmter Relevanz.

Akteure

- Ortsansässige Unternehmen
 - Mobilitätsanbieter
 - App-Anbieter/Entwickler

Zielt ab auf,...



- einfachen Zugang zu umweltfreundlichen Mobilität.
 - Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Tipps für die Umsetzung



- Die hohen datenschutzrechtlichen Anforderungen bei der Umsetzung der sollten im Vorfeld bedacht werden.
 - Für die Informationsbereitstellung und Navigation können neben einer App auch digitale Anzeigen im öffentlichen Raum eingesetzt werden. Dies sorgt für mehr Sichtbarkeit.

Verkehrliche Wirkung



- Nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wirksam

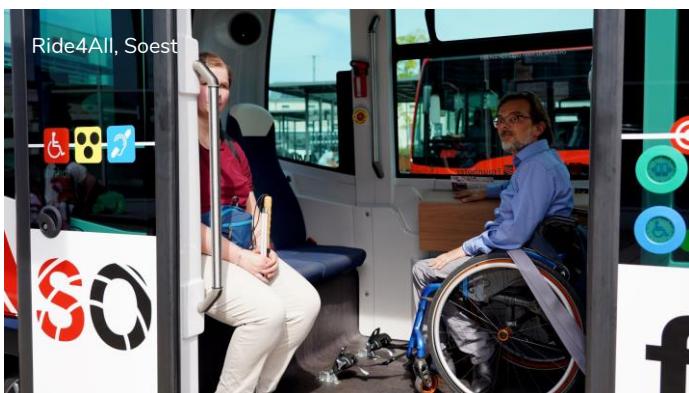


1.3 Automatisierter (Shuttle-) Bus

Aus der Praxis



SmartBus Aalborg, Dänemark: Quartierserschließung und soziale Teilhabe durch automatisierten Bus



Akteure

- Ortsansässige Technologiepartner/ Forschungseinrichtungen
- Stadt
- Verkehrsunternehmen

Zielt ab auf...



- Erforschung von Anwendungsmöglichkeiten automatisierter Busse
- den Aufbau von Strukturen, die eine spätere Umstellung auf automatisierte Fahrzeuge ermöglichen.

Beschreibung

Automatisierte Busse haben zukünftig das Potenzial, Lücken im Angebot des heutigen ÖPNV zu schließen, z. B. zur Verdichtung des Fahrplanangebotes auf Nebenstrecken oder als Zubringerlinie zur Verkürzung der Wege zur Haltestelle.

Automatisierte Busse werden schon in vielen Forschungsvorhaben getestet. Wichtige Fahrfunktionen sind bisher nicht automatisiert darstellbar: Die Fahrzeuge fahren nur auf einprogrammierten Strecken entlang eines Referenzpfades und können Hindernisse nicht selbstständig umfahren.

Aufgrund der eingeschränkten technischen Fähigkeiten und der Anforderungen durch den Gesetzgeber ist der Einsatz solcher Fahrzeuge im ÖPNV auf absehbare Zeit nicht zu erwarten. Es ist zu empfehlen, die weiteren Entwicklungsschritte zu beobachten und zu einem späteren Zeitpunkt den Moment abzuwarten, eine ausgereifte und nutzbare Technik einzusetzen.

Perspektivisch könnte eine Anbindung an den Uni Campus oder den Bahnhof Wechloy im Rahmen der Last Mile-Mobilität interessant sein.

Tipps für die Umsetzung



- Automatisierung als Chance für Veränderungen nutzen und nicht für vereinzelte Teil- bzw. Insellösungen.
- Zukunftsorientierte Strukturen im Sinne eines abgestimmten Mobilitätssystems im Vorfeld schaffen, um eine spätere Digitalisierung und Automatisierung zu ermöglichen.
- Machbarkeitsstudie durchführen, um geeignete Streckenführungen zu ermitteln.

Verkehrliche Wirkung



- Technischer Stand noch nicht für einen wirtschaftlichen und zuverlässigen Regelbetrieb geeignet.



2. Förderung der Fahrradnutzung

Als umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und flexibles Verkehrsmittel kann das Fahrrad zum Bestandteil einer auf Nachhaltigkeit und Modernität ausgerichteten Unternehmens- und Quartierskultur werden.

- 2.1 Verbesserung des Fahrradwegenetzes
- 2.2 Verbesserung der Fahrradabstellanlagen
- 2.3 Fahrradverleihsysteme/ Betriebsfahrräder
- 2.4 Radverkehr finanziell fördern
- 2.5 Servicestationen
- 2.6 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- 2.7 Motivation/Mitmachaktionen



2.1 Verbesserung des Fahrradwegenetzes

Aus der Praxis



Beschreibung

Der Fahrradverkehr kann maßgeblich zu einer umweltfreundlichen und besseren Erreichbarkeit des IQON Quartiers beitragen. Dazu bedarf es jedoch attraktiver Wege. Ein geschlossenes Fahrradwegenetz ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wege zum Arbeitsplatz mit dem Rad zurückgelegt werden.

Eine verbesserte Radinfrastruktur zum Campus Haarentor (Schützenweg) oder in der Auguststraße würden die Nutzungsqualität für Fahrradfahrer deutlich erhöhen.

Die Unternehmen des IQON können erste Schritte einleiten, damit die Stadt neue, direkte Radverbindungen zum Quartier in ihre zukünftige Planung aufnimmt.



Akteure

- Kommune/Stadtverwaltung
- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf,...



- die Steigerung der Bereitschaft für das Radfahren.
- Radverkehrsförderung/Fahrradfreundlichkeit

Tipps für die Umsetzung



- Kontaktaufnahme zur Kommune/Stadtverwaltung
- Umsetzung eher langfristig zu betrachten.

Verkehrliche Wirkung



- Steigerung des Fahrradverkehrs durch bessere Erreichbarkeit und Komfort
- Hohe Akzeptanz



2.2 Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen/-plätzen

Aus der Praxis



Fahrradboxen in Offenbach
@MobileZeiten



Kombiniertes Laden und Parken im Harz
@MobileZeiten



Akteure

- Kommune/Stadtverwaltung
- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- die Steigerung der Bereitschaft für das Radfahren.
- Radverkehrsförderung/Fahrradfreundlichkeit
- ein positives Image des Fahrradfahrens. Zeigt, dass dem Radfahren einen hohen Stellenwert eingeräumt wird.

Beschreibung

Die Attraktivität des Radverkehrs hängt neben der Qualität des Radnetzes auch von geeigneten Abstellmöglichkeiten an den jeweiligen Zielen ab und ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wege zum Arbeitsplatz mit dem Rad zurückgelegt werden.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass immer hochwertigere Fahrräder wie E-Bikes genutzt werden, ist eine sichere und geschützte Aufbewahrung für einen größer werdenden Anteil der Arbeitnehmer sehr wichtig.

Die heutige Qualität der Abstellanlagen ist im IQON Quartier sehr unterschiedlich hinsichtlich Witterungsschutz, Beleuchtung und Bügelformen.

Tipps für die Umsetzung



- Ausbau der bestehenden Fahrradabstellanlagen hinsichtlich Witterungsschutz, Sicherheit, Beleuchtung, Qualität
- Einrichtung neuer qualitativ hochwertiger Abstellanlagen (Überdachung + Fahrradgaragen, -boxen)
- komfortable Abstellanlagen möglichst in Nähe der Eingänge, günstiger platziert als Pkw-Stellplätze

Lademöglichkeiten für Akkus

Verkehrliche Wirkung



- Maßnahme schafft Akzeptanz und stellt wichtige Voraussetzung für Fahrradnutzung dar.



2.3 Fahrradverleihsysteme/ Betriebsfahrräder

Aus der Praxis



OliBikes im IQON-Quartier



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen
- Mobilitätsanbieter
- BikeSharing-Anbieter

Zielt ab auf...



- Förderung des Radverkehrs
- Erweiterung und Flexibilisierung des Mobilitätsangebotes, um so die Voraussetzung zum Verzicht auf den eigenen Pkw zu schaffen.

Beschreibung

Um das Bewusstsein der Mitarbeiter zur Nutzung des Fahrrads als Alternative zum PKW zu stärken, bietet sich ein Verleihpool von Betriebsfahrrädern für kurze Dienstwege beispielweise zur Universität, zum TGO oder zur Innenstadt an.

Darüber hinaus sollte die Nutzung des öffentlich angebotenen Fahrradverleihsystems (OliBike) durch Informationen und Vergünstigungen für Mitarbeiter gefördert werden. Als Ergänzung zum ÖPNV können Fahrradverleihsysteme z. B. Angebotslücken (erste/letzte Meile) zwischen Haltestelle und Zielort schließen.

Tipps für die Umsetzung

- Der Zugang zu den Rädern sollte einfach und ohne großen zeitlichen Aufwand gestaltet werden
- Kilometerpauschale für jeden Kilometer, der auf Dienstwegen mit dem Fahrrad zurückgelegt wird.
- Das Fahrrad sowie Verleihangebote in Dienstreiserichtlinien aufnehmen.
- Betriebsfahrräder mit Unternehmenslogo als Werbeträger

Verkehrliche Wirkung



- Nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wirksam.



2.4 Radverkehr Finanziell Fördern

Aus der Praxis



Bild von Freepik

Zielt ab auf...



- die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.
- eine häufigere Nutzung des Fahrrads.

Beschreibung

Vergünstigungen und Zuschüsse beziehen sich im Unternehmen oft nur auf den PKW (Dienstwagen-Privileg, Parkkostenzuschüsse). Diese Anreize führen bei den Mitarbeitern dazu, den Pkw öfter zu nutzen und sind kontraproduktiv für eine Radverkehrsförderung.

Mögliche Fahrradbezogene Leistungen:

- Fahrrad-Leasing (Geldwerter Vorteil)
- Zuschüsse für Falträder (erleichtert die Mitnahme im ÖV)
- Gutscheine für Fahrradfachgeschäfte
- Belohnung/Prämie für Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.

Tipps für die Umsetzung



- Pkw-bezogene Privilegien sollten reduziert und auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.
- Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung für Fahrradförderung verwenden.
- E-Bike-Fahrrad-Leasing ist bei Mitarbeitern sehr beliebt. Das Leasing-Fahrrad muss als sogenannter geldwerter Vorteil versteuert werden, das kann gegenüber dem Privatkauf vorteilhaft sein.

Verkehrliche Wirkung



- Nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wirksam.



2.5 Fahrradservicestation oder -box

Aus der Praxis



@MobileZeiten



@MobileZeiten

Beschreibung

Fahrradservicestationen und -boxen bieten Werkzeug für kleine Reparaturen bzw. Wartungsarbeiten, Druckluft für die Reifen, Öl für die Kette und Flickzeug.

Radfahrer haben so die Möglichkeit, einen kurzen Sicherheitscheck oder kleine Reparaturen schnell und unkompliziert selbst durchzuführen.

Wenn die kritische Grenze der Nutzer überschritten worden ist, ließe sich eine Radreparatur- bzw. Servicestation realisieren.

Tipps für die Umsetzung



- Eine Standortidentifikation sollte zusammen mit der Verortung von Fahrradabstellanlagen erfolgen..
- Servicestationen/-boxen sollten nahe der Radabstellanlagen und gut sichtbar montiert werden.
- Bestehende Fördermöglichkeiten im Bereich Fahrradparken nutzen.

Zielt ab auf...



- mehr Fahrradfreundlichkeit.
- einen wertschätzenden Service.
- mehr Sichtbarkeit für das Thema Radfahren.

Verkehrliche Wirkung



- Nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wirksam.



2.6 Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Aus der Praxis



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- Radverkehrsförderung in Unternehmen.
- die prozentuale Steigerung Rad fahrender Mitarbeiter.
- Die Förderung einer innerbetrieblichen Fahrradkultur.

Beschreibung

Attraktive Betriebe zeichnen sich durch die Förderung der Fahrradmobilität aus. Die Initiative „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ von EU und ADFC will Menschen den Arbeitsweg mit dem Fahrrad erleichtern, indem Firmen fahrradfreundlich werden. Dafür vergibt der ADFC das gleichnamige, drei Jahre gültige EU-Zertifikat in drei Abstufungen (Bronze, Silber, Gold).



**FAHRRADFREUNDLICHER
ARBEITGEBER**

Eine Initiative der EU und des ADFC

Tipps für die Umsetzung



- Bei der Zertifizierung wird die Fahrradfreundlichkeit in verschiedenen Aktionsfeldern bewertet.
- Punkte gibt es zum Beispiel für gut ausgestattete Fahrradstellplätze, Umkleidemöglichkeiten, Fahrradchecks oder Diensträder.
- Welche Maßnahmen ein Arbeitgeber umsetzt, kann sehr individuell sein, je nach dem, was am besten zum jeweiligen Arbeitgeber passt.

Verkehrliche Wirkung



- Konsequente Umsetzung fahrradfreundlicher Maßnahmen



2.7 Motivation und Mitmachaktionen

Aus der Praxis



Seit über 20 Jahren gibt es die Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Zwischenzeitlich sind bundesweit über 250.000 Berufstätige dabei. Wer das 20-Tage-Ziel vor dem Ende des Aktionszeitraums (31. August) erreicht und seine Leistungen im Aktionskalender festhält, nimmt automatisch an einer Verlosung von Sachpreisen teil.

www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.
- eine häufigere Nutzung des Fahrrads.
- eine stärkere Diskussion und Auseinandersetzung der Verkehrsmittelwahl im Unternehmen und bei den Mitarbeitern.
- Mitarbeiter, die auf das Auto verzichten, in ihrem Verkehrsverhalten zu bestärken.

Beschreibung

Um Mitarbeiter zum Radfahren zu motivieren, können entsprechende Aktionen angeboten werden:

- Teilnahme an Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“
- Förderung von Dienstfahrten mit dem Fahrrad durch eine Kilometerpauschale.
- Radfahr-/Mobilitätslotto: wöchentlich/monatlich wird an einem Tag ein Mitarbeiter gezogen; ist dieser mit dem Rad od. ÖPNV+Rad zur Arbeit gekommen, bekommt dieser ein kleines Geschenk.
- Saisonaler Fahrrad- und Lichtcheck
- Testtage für Fahrräder, E-Bikes und Zubehör

Tipps für die Umsetzung

- Frühzeitig mit der Bewerbung beginnen (z. B. durch Ankündigung im Intranet, Rundschreiben, Aushang am Schwarzen Brett etc.)
- Zuständige Person als Koordinator bestimmen.

Verkehrliche Wirkung



- Nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wirksam.



3. Verringerung der MIV-Nachfrage

Verbesserungen im und Anreize für den Umweltverbund sind umso wirksamer, je konsequenter sie gleichzeitig mit Restriktionen gegen den motorisierten Individualverkehr (MIV) verknüpft werden.

- 3.1 Parkraumbewirtschaftung
- 3.2 Parkplatzvergabe nach Kriterien
- 3.3 Corporate Carsharing
- 3.4 Parkplatzpool der Unternehmen
- 3.5 Fahrgemeinschaften
- 3.6 Durchgangsverkehr beschränken



3.1 Parkraumbewirtschaftung

Aus der Praxis



Die Lenkungswirkung der Bewirtschaftung von Kfz-Stellflächen wurde in zahlreichen Studien untersucht. So reduziert sich die Anzahl an Autofahrten zum Arbeitsplatz durchschnittlich um 25 bis 34 Prozent, wenn Beschäftigte am Arbeitsort keinen kostenlosen Abstellplatz zur Verfügung gestellt bekommen.¹



Akteure

- Kommune / Stadt
- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- die Verringerung des Pkw-Anteils
- Verringerung der Verkehrsnachfrage im MIV
- Entspannung der Parkplatzsituation
- geringerer Parksuchverkehr

Beschreibung

Garantierte und kostenfreie Parkplätze am Arbeitsplatz haben einen erheblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.

Das Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es, für die kostenintensive Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen eine Gebühr zu erheben. Zudem gilt diese Maßnahme als eine der effektivsten, um Mitarbeiter für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu motivieren.

Als akzeptanzfördernd sollten attraktive Zusatzangebote, die die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern, eingesetzt werden: Job-Tickets, Mobilitätsbudget.

Tipps für die Umsetzung



- Ausschließlich gebührenpflichtige Parkplätze im öffentlichen Raum
- Kostenpflichtige Vergabe von PKW-Stellplätzen in Unternehmen
- Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung können für die Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel genutzt werden.
- die Höhe der Gebühr ist wichtig für die Wirksamkeit.

Verkehrliche Wirkung



- Positive Auswirkung auf Modal-Split
- Hohes Einsparpotenzial bei Stellplätzen

¹ Wilson, R. W.: Estimating the travel and parking demand effects of employer-paid parking. In: Regional Science and Urban Economics, Vol. 22(1). Amsterdam: Elsevier, 1992.



3.2 Parkplatzvergabe nach Kriterien

Aus der Praxis



Beschreibung

Unternehmen mit eigenen Parkflächen haben die Möglichkeit, die Vergabe der Stellplätze an die Mitarbeiter an Kriterien zu knüpfen.

Die Vergabekriterien sind zusammen mit den Gebühren das Hauptsteuerelement der Parkplatzbewirtschaftung. Unternehmen haben unterschiedlich detaillierte Ansätze zur Vergabe der Parkplätze an Mitarbeiter. Diese reichen vom einfachen Zonen-Modell (Lage des Wohnortes) bis hin zu abgestuften Vergabeprioritäten (Betriebliche Notwendigkeit, Behinderung, Wegdistanz, Zeitdifferenz zwischen ÖV – MIV, CarSharing etc.)



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- die Verringerung des Pkw-Anteils
- Verringerung der Verkehrsnachfrage im MIV
- Entspannung der Parkplatzsituation
- geringerer Parksuchverkehr

Tipps für die Umsetzung

- Wegstrecken berechnen und Reisezeiten vergleichen.
- Zuständige Person für die Vergabe von Stellplätzen benennen.
- In (neuen) Arbeitsverträgen keinen Anspruch auf einen PKW-Stellplatz festschreiben.
- Ausnahmeregelungen für Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen.

Verkehrliche Wirkung



- Positive Auswirkung auf Modal-Split
- Hohes Einsparpotenzial bei Stellplätzen



3.3 Corporate Carsharing

Aus der Praxis



Die Bremer Behörde Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE) hält den hauseigenen Fuhrpark mit drei Leasingfahrzeugen und zwei Elektro-Bikes bewusst schlank. Der hauseigene Fuhrpark wird mit CarSharing-Autos von cambio ergänzt. In 2020 unternahmen die Mitarbeiter der SWAE mit cambio rund 100 Fahrten und legten gemeinsam fast 10.000 Kilometer zurück. Private Fahrzeuge setzt die Behörde kaum noch ein und auf Mietwagen wird mittlerweile ganz verzichtet.



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen
- Mobilitätsanbieter
- Kommune/Stadtverwaltung

Zielt ab auf...

- Ein Alternativangebot zum Dienstwagenpool, weniger Fahrzeuge im Bestand
- Bessere Fahrzeugauslastung
- Mehr Flexibilität

Beschreibung

Viele Firmenfahrzeuge werden i.d.R nicht ständig genutzt, stehen einen Großteil der Zeit auf dem Firmengelände und werden gar nicht von den Mitarbeitern gefahren. Oftmals sind sie darüber hinaus einer bestimmten Person oder Abteilung zugewiesen. Der Aufbau eines gemeinsamen Corporate Carsharings für die Mitarbeiter des IQON könnte helfen, den Fahrzeugbestand zu reduzieren, besser auszulasten und für alle mehr Mobilität zu schaffen. Die betriebliche Nutzung von öffentlichen Carsharing-Angeboten ist dann zu empfehlen, wenn Fahrzeuge des eigenen Fuhrparks nicht durchgängig ausgelastet sind.

Ebenfalls bietet sich die Öffnung der Firmenwagenflotte für einen weiteren Nutzerkreis an.

Tipps für die Umsetzung

- Aufbau gemeinsamer Carsharing-Stationen im IQON-Quartier
- Anbieter mit hoher Stationsdichte und entsprechender Carsharing-Flotte in Oldenburg auswählen damit z. B. auch Mitarbeiter aus dem Homeoffice einfach einen passenden Wagen einer nahegelegenen Station buchen können.
- Flexible und einfache Handhabung: Reservierung per App.

Verkehrliche Wirkung



- Nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wirksam.



3.4 Gemeinsamer Parkplatzpool der Unternehmen

Beispiel



Beschreibung

Durch die unterschiedlichen Parkgewohnheiten und Arbeitszeiten jedes einzelnen Arbeitsnehmers sowie das vermehrte Arbeiten von zu Hause (Homeoffice) aus, stehen Unternehmen oft vor dem Problem, zu viel Kfz-Stellfläche bereitzustellen. Andere Unternehmen haben wiederum zu wenige Kfz-Stellplätze. Ein gemeinsamer Parkplatzpool umliegender Unternehmen kann hier Abhilfe schaffen und für eine gleichmäßige Auslastung sorgen.



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf,...

- Effiziente Parkraumnutzung
- Mehr Kapazitäten ohne mehr Stellflächen schaffen zu müssen
- Bessere Auslastung der Stellplätze

Tipps für die Umsetzung

- Vernetzung mit umliegenden Unternehmen zu einem Parkplatzpool.
- Kapazitäten werden geteilt
- Planung, Reservierung, Freigabe über App.

Verkehrliche Wirkung



- Verringert nicht die Verkehrsbelastung im MIV, sondern verteilt sie effizienter.



3.5 Förderung von Fahrgemeinschaften

Aus der Praxis



VAUDE kooperiert mit dem „social mobility network“ flinc. In einer eigenen VAUDE Gruppe können alle VAUDE Mitarbeiter schnell, unkompliziert und kostenlos Fahrten anbieten und Mitfahrten finden.



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- Höheren Besetzungsgrad und damit effizientere Nutzung der Pkw.
- Verringertes Fahrzeugaufkommen
- Entspannung der Parkplatzsituation

Beschreibung

Für regelmäßige Pendelstrecken bietet sich die Bildung einer Fahrgemeinschaft an. Entscheidend für den Erfolg ist die Masse: Je mehr Beschäftigte an einem solchen System teilnehmen, umso höher ist die Chance, dass Nachfrage und Angebot zusammenpassen. Da kann es hilfreich sein, sich mit anderen Betrieben zu vernetzen. Die erfolgreichste Methode zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften ist eine eigene Plattform als Software oder im Web.

Tipps für die Umsetzung

- Vermittlung von Fahrgemeinschaften, z. B. mit einer Pendler-App.,
- Erfolgreiche Fahrgemeinschaften können mit einem privilegierten und kostenfreien Parkplatz belohnt werden.
- Sicherheit schafft eine Mobilitätsgarantie durch den Betrieb: Wenn die Mitfahrtgelegenheit nicht genutzt werden kann oder ausfällt, dürfen öffentliche Verkehrsmittel oder sogar ein Taxi auf Kosten des Arbeitgebers genutzt werden.

Verkehrliche Wirkung



- Verringert nicht die Verkehrsnachfrage im MIV, sondern verteilt sie effizienter.



3.6 Mit modalen Filtern den Durchgangsverkehr unterbinden

Aus der Praxis



Beschreibung

Modale Filter sind verkehrsplanerische und infrastrukturelle Elemente, die gewünschte Verkehrsarten durchlassen, während der motorisierte Individualverkehr aus dem Quartier herausgehalten wird. Von einer einfachen Diagonalsperre bis zu neuen Plätzen können modale Filter unterschiedliche Ausprägungen aufweisen. Sie fördern Rad- und Fußverkehr durch weniger Pkw-Durchgangsverkehre. Gleichzeitig bleibt jeder Ort im Quartier nach wie vor auch mit dem PKW erreichbar.

Das Beispiel zeigt die Umwidmung eines kurzen Straßenabschnitts oder eines Platzes zu einer Fußgängerzone mit Radweg oder eines Bereichs, in dem der Radverkehr freigegeben ist. Eine attraktive Platzgestaltung ruft eine höhere Akzeptanz bei den Menschen hervor, bietet Möglichkeiten der Begegnung und schafft Aufenthaltsräume.



Akteure

- Kommune / Stadt

Zielt ab auf,...



- Verkehrsvermeidung und -lenkung
- mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität
- Unterbindung von Durchgangsverkehren

Tipps für die Umsetzung

- Keine aufwendigen Umgestaltungen notwendig.
- Zeitnah und kostengünstig umsetzbar.
- Im IQON-Quartier bietet sich hierfür bspw. die Industriestraße zwischen Gesundheitsamt/ Technischem Rathaus und Baudezernat an.
- Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass für den Kfz- und ggf. Lkw-Verkehr Wendemöglichkeiten benötigt werden.

Verkehrliche Wirkung



- Durchgangs- und Schleichverkehre werden unterbunden



4. Mobilitäts-informationen

Kommunikation ist alles!

Unzureichende Kommunikation mindert die Wirkung der Maßnahmen.

4.1 Nutzerinformationen

4.2 Individuelle Mobilitätsberatung



4.1 Nutzerinformationen

Aus der Praxis

Programmübersicht

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Angebote der Stadt Ludwigsburg
 - Christine Ahbe, Fachbereich Nachhaltige Mobilität, Stadtplanung und Vermessung Stadt Ludwigsburg
- Best Practice - Firma Kaiser und Kraft
 - „CO2-Prämien als innovatives Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität“
 - Thomas Kniehl, Kaiser und Kraft
- Best Practice – BMM des Klinikums Ludwigsburg stellt sich vor.
 - Gabriele Scheiffele, Klinikum Ludwigsburg
- Best Practice - Lastenrad für Handwerksbetriebe
 - Sascha Auer, Sortimo
- Infos zu stadtmobilit Stuttgart
 - Matthias Hartlieb, stadtmobilit carsharing AG
- Infos zum Thema Fahrrad-Leasing
 - Michael Pickert, BUSINESSBIKE Leasing
- Das Ludwigsburger Zedler-Institut setzt geschäftsmäßig und auch in der Mobilität ganz auf das Thema Fahrrad und Pedelec
 - Dirk Zedler, Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH

Unterstützt wird die Veranstaltung von zahlreichen Firmen und Institutionen:



Mobilitätstag des RKH Klinikums Ludwigsburg



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- Routiniertes Mobilitätsverhalten verändern
- Bewusstseinsbildung/Aufklärung
- Motivation zu aktiver Mobilität

Beschreibung

Begleitende Kommunikation ist eine wichtige Säule des Mobilitätsmanagements. Sie dient der Aufklärung über Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen. Empfehlenswert sind vor allem Kommunikationswege, die die Mobilität erlebbar machen wie z. B. :

- Workshops/Infoveranstaltungen
- Informations- und Probierwochen für Mitarbeiter in Kooperation mit Fahrradläden oder (Car-)Sharing-Anbietern.
- Quartierskampagnen, Mitmachaktionen, Mobilitätstage
- Darstellung der Erfolge

Tipps für die Umsetzung



- Frühzeitig mit der Kommunikation beginnen, Unterstützer und Praxispartner suchen (Testimonials)
- Auch Pkw-Nutzer mit einbeziehen
- Zusätzliche Informationen wie ein Mobilitätshandbuch für das IQON-Quartier können unterstützen.
- Alle Weiterbildungs- und Informationsveranstaltungen sollten gebündelt einsehbar sein sowie aktiv beworben werden.

Verkehrliche Wirkung



- Wichtige flankierende Maßnahme „weicher“ Faktor mit Bedeutung



4.2 Individuelle Mobilitätsberatung

Aus der Praxis



Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat im Zuge der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements auch eine professionelle Kommunikation, die eigene Marke „mobiMax“ und eine persönliche Beratung für Mitarbeiter eingeführt.

Dieses Angebot erhalten auch neu eingestellte Mitarbeiter. Darüber hinaus wurde im Intranet ein Bereich „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ eingerichtet, in der alle Informationen z. B. zur Beantragung des Jobtickets zu finden sind. Ein eigens entwickelter Fahrtkostenrechner hilft dabei, die Fahrtkosten zur Arbeit mit dem Pkw beziehungsweise mit dem Jobticket zu kalkulieren.



Akteure

- Ortsansässige Unternehmen

Zielt ab auf...



- Individuelle Angebote
- Hemmnisabbau und Motivation
- Bewusstseinsbildung
- Sicherung von Kontinuität

Beschreibung

Mobilitätsinformationen können - individuell abgestimmt und durch weitere Dienstleistungsangebote ergänzt – zu einer Mobilitätsberatung weiterentwickelt werden. So können proaktiv mögliche Hemmnisse bei Nutzern sowie Funktionsweisen von Angeboten (z.B. Ausleihvorgänge) sowie Arbeitswege individuell betrachtet werden. Eine Mobilitätsberatung könnte Folgendes umfassen:

- Analyse des Arbeitsweges
- Verkehrsmittel- und Streckenberatung (als Teil eines Begrüßungspakets für neue Mitarbeiter)
- Dienstreiseorganisation
- Aufzeigen von Alternativvorschlägen

Tipps für die Umsetzung



- Die Maßnahmenumsetzung wird durch eine Mobilitätsberatung kontinuierlich begleitet und vorangetrieben.
- Regelmäßiger Mobilitätsnewsletter für das IQON-Quartier

Verkehrliche Wirkung



- Proaktive und persönliche Beratung