



WIRTSCHAFTSUNTERNEHMEN REDUZIEREN DEN BERUFSVERKEHR

Arbeitspapier im Rahmen des Projekts
RAVE – „Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung“

von UTE JANSEN

Inhalt

1	AUSGANGSLAGE	1
2	BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	1
2.1	Maßnahmen zur Vermeidung	1
2.2	Maßnahmen zur Verlagerung	2
2.3	Maßnahmen zur vertraglichen Abwicklung.....	2
3	ANSÄTZE FÜR BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT	2
4	FRAGESTELLUNGEN UND ARBEITSINHALTE	2
5	LITERATUR	3

Dipl.-Ing. Ute Jansen
Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung
D-44221 Dortmund
Tel 0231/755-6067
Fax 0231/755-2269
jansen@rp.uni-dortmund.de

1 Ausgangslage

Wer arbeitet heutzutage noch in unmittelbarer Nachbarschaft zu seinem Wohnort, geht zur Arbeit? „Arbeiten gehen“ müsste heute eigentlich „Arbeiten fahren“ heißen.

Der Prozess der räumlichen Entkopplung von Wohnen und Arbeiten führte zu immer größer werdenden Pendeldistanzen und zu einem ebenfalls größer werdenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Berufsverkehr. Rund 60% der PendlerInnen fahren täglich mit dem Auto zur Arbeit. Die Entfernungen, die zurückgelegt werden, liegen bei rund 52% unter 10 km, bei 28% zwischen 10 und 25 km und bei 13% über 25 km (ACE 2000).

Für die Beschäftigten sind die morgendlichen und abendlichen Staus ungenutzte Zeit gekoppelt mit einem relativ hohen Benzinverbrauch. Je nach Betriebsstandort müssen die Beschäftigten zusätzlich Zeit einkalkulieren, um einen Parkplatz zu finden.

In den vom Berufsverkehr betroffenen Gebieten - und hier insbesondere an den städtischen Ein- und Ausfallstraßen - wird die Lebensqualität der AnwohnerInnen durch den Berufsverkehr deutlich reduziert. Zu nennen sind hier hohe Lärmbelastungen, Luftverschmutzung sowie ein erhöhtes Unfallrisiko. Die Konflikte in innenstadtnahen Mischgebieten auf Grund des hohen Parkdrucks sind für die BewohnerInnen ebenfalls ein nicht zu unterschätzendes Problem. Der Berufsverkehr hat sich zu einem Faktor - unter anderen - entwickelt, der das Leben in den davon betroffenen Gebieten unattraktiv werden lässt.

Auch Unternehmen erkennen den automobilen Berufsverkehr als einen Kostenfaktor und damit als Problem. So kostet die Herstellung eines ebenerdigen Parkplatzes rund 5.000 Euro (im Parkhaus bis zu 20.000 Euro) (ACE 2000). Diese Flächen stehen nicht mehr für Betriebserweiterungen zur Verfügung, was besonders in verdichteten Lagen wie Stadtzentren von Bedeutung ist. Staus und Parkplatzsuche, Pannen und Unfälle verursachen betriebliche Fehlzeiten. Im Jahr 1998 haben die gewerblichen Berufsgenossenschaften 2,54 Milliarden DM für Wegeunfälle (Unfälle auf dem Weg von und zur Arbeit) aufgewendet (ACE 2000). Jeder Tag der Berufsunfähigkeit kostet das Unternehmen im Durchschnitt 800 DM (Müller 2001). Nach einer Erhebung des deutschen Verkehrssicherheitsrates von 1998 haben Pkw-Pendler häufiger gesundheitliche Probleme als Pendler, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit gelangen. Sie fühlen sich zudem nervöser und ängstlicher und leiden häufiger unter Konzentrationsmängeln (Website Deutscher Verkehrssicherheitsrat). Neben diesen finanziellen Aspekten können betriebliches oder persönliches Umweltengagement und auch eine erhoffte Verbesserung des Images der Betriebe motivieren, sich mit

dem Thema „Betrieb, Verkehr und Umwelt“ auseinander zu setzen.

Für die Allgemeinheit sind insbesondere die negativen Umweltauswirkungen als Folgen des automobilen Berufsverkehrs zu nennen. Auf die Anzahl der Personen gerechnet sind die Emissionen im Berufsverkehr besonders hoch, da der Besetzungsgrad gerade einmal 1,06 Personen beträgt (eigene Berechnung nach ACE 2000).

2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein Instrument um den täglichen Berufsverkehr zu reduzieren ist das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“. Ziel ist, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen (Müller 2001). Betriebliches Mobilitätsmanagement fördert den Umweltverbund als Alternative zum Pkw, erschwert die Pkw-Nutzung und gestaltet sie effizienter und verbessert die Informationsbereitstellung für eine alternative Verkehrsmittelwahl.

Tab. 1: Maßnahmenpakete des betrieblichen Mobilitätsmanagements nach angewandter Strategie

Maßnahmenpaket	vermeiden	verlagern	vertrg. abwickeln
Förderung des Öffentlichen Verkehrs (Jobticket, Fahrplananpassung, Neue Linien)		X	
Verbesserung der Fahrradinfrastruktur		X	
Parkraumbewirtschaftung		X	
Fahrgemeinschaften und CarSharing			X
Information	X	X	X
Betriebliche Organisation (Heimarbeit, flexible Arbeitszeiten)	X	X	X
Betriebliche Verkehrsplanung	X	X	X

Quelle: eigene Zusammenstellung

Betrachtet man die einzelnen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, zeigt sich, dass viele Maßnahmen zu der Strategie der Verlagerung und der verträglichen Abwicklung gehören. Verkehrsvermeidung erfordert umfassende Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

2.1 Maßnahmen zur Vermeidung

Die Aufstellung eines betrieblichen Verkehrsplanes ist ein Instrument, das umfassend alle Verkehre in ei-

nem Unternehmen erfasst und ausgewertet. Ziele zur Verkehrsvermeidung, Verlagerung und verträglichen Abwicklung werden aufgestellt, Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Die Maßnahmen können neben den oben genannten beispielsweise die Einführung von Heimarbeit an bestimmten Wochentagen, oder eine breit angelegte Informationskampagne sein. Diese kann z.B. auch über vakante Immobilien in der Nähe des Unternehmens informieren und so Wohn- und Arbeitsort näher zueinander bringen. Das Berücksichtigen von verkehrlichen Aspekten bei der Standortsuche bei einer Unternehmenserweiterung oder -verlagerung ist ein weiteres Aufgabenfeld, bei dem die Verkehrsvermeidung eine große Rolle spielen könnte, wenn sie als Aufgabe in einem betrieblichen Verkehrsplan definiert ist.

2.2 Maßnahmen zur Verlagerung

Eine Vielzahl der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verfolgen die Strategie der Verlagerung. Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum Pkw sind beispielsweise die Einführung eines Jobtickets oder die Abstimmung des Fahrplans mit den Arbeitszeiten des Unternehmens (in Kooperation mit den örtlichen Verkehrsunternehmen). Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen und - in Kooperation mit der Gemeinde - die Erreichbarkeit des Unternehmens für den Radverkehr zu verbessern sind weitere Möglichkeiten den Umweltverbund zu stärken. Neben der Förderung des Umweltverbundes sind Maßnahmen von Bedeutung, die die Pkw-Nutzung erschweren (z.B. Parkraumbewirtschaftung). Diese Maßnahmen können sowohl vom Unternehmen als auch von der Kommune eingeleitet werden. So unterstützt die Stadt Freiburg zum Beispiel die ÖPNV-Monatskarte für ArbeitnehmerInnen, sofern die jeweiligen Arbeitgeber ihre betrieblichen Stellplätze im Stadtgebiet bewirtschaften.

2.3 Maßnahmen zur verträglichen Abwicklung

Die Pkw-Nutzung effizienter gestalten beispielsweise Fahrgemeinschaften und CarSharing. Auch die Einführung flexibler Arbeitszeiten trägt über die Entzerrung von Spitzenzeiten zu einer verträglichen Abwicklung bei.

3 Ansätze für betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Verkehrsmittelwahl mit Hilfe von Mobilitätsmanagement zu beeinflussen ist in Deutschland seit Anfang der neunziger Jahre versucht worden. Viele (Modell)projekte wurden damals auf den Weg ge-

bracht, unter ihnen auch Projekte, die sich mit betrieblichem Mobilitätsmanagement beschäftigten.

Beispiele wie die Bausparkasse Schwäbisch Hall und Nokia Bochum zeigen, wie die Kooperation von Wirtschafts- und Verkehrsunternehmen (PPP) beiden Vorteile verschaffen und letztendlich für viele BewohnerInnen ein besseres Angebot im Öffentlichen Verkehr bedeuten. In den beiden genannten Fällen wurde das Netz erweitert, der Takt verbessert und der Fahrplan ausgeweitet. Die beiden Unternehmen beteiligten sich in nennenswertem Umfang an den Kosten. Auf der Linie in Bochum vervierfachte sich die Zahl der Fahrgäste und in Schwäbisch Hall verdreifachte sich die Zahl der MitarbeiterInnen, die mit dem Öffentlichen Verkehr zur Arbeit kommen (VCD 1996).

Der Gerling Konzern in Köln (Lometsch 2001) und die Signal-Iduna Versicherung in Dortmund (ACE 2000) zeigen, dass durch Parkraumbewirtschaftung und ÖV-Förderung Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten genommen werden kann. Von den abgelösten Parkplätzen profitiert das Unternehmen, von dem ÖV-Ticket die Angestellten und von der Reduktion des automobilten Berufsverkehrs die BewohnerInnen.

Neben dem auf den einzelnen Betrieb ausgerichteten Mobilitätsmanagement gibt es auch überbetriebliche und flächenbezogene Ansätze. Die AG „Umweltfreundlich zum Betrieb“ in Freiburg (ACE 2000) und das aktuelle ExWoSt-Projekt Berufsverkehr und Stadtentwicklung in Dresden zeigen Ansätze auf. In Freiburg schlossen sich 15 Betriebe in der AG zusammen. Die AG ist auf drei Ebenen tätig:

- Erfahrungsaustausch
- Fahrplaninformation und Durchsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen
- Durchsetzung einer S-Bahn-Linie.

Die einzelnen Betriebe wie Göddeke oder die Uni-Klinik, führen betriebliche Maßnahmen durch, darunter z.B. eine Fahrgemeinschaftsbörse, Radwegebroschüre, Aktionstage oder die Errichtung einer eigenen Bahnstation (VCD 1996).

In Dresden soll für das Modellgebiet Klotzsche ein ortsteilbezogener Mobilitätsplan entwickelt werden, der sich speziell mit der personenbezogenen Mobilitätsnachfrage der Unternehmen, der MitarbeiterInnen, der BesucherInnen und KundInnen beschäftigt (Planungsgruppe Nord 2002).

4 Fragestellungen und Arbeitsinhalte

Insgesamt lässt sich feststellen, dass viele Projekte ungefähr bis zur Mitte der neunziger Jahre auf den

Weg gebracht wurden, zur Zeit - trotz der Erfolge bei vielen Projekten - aber ein Stillstand eingetreten ist. Selbst in aktuellen Veröffentlichungen zum Thema betriebliches Mobilitätsmanagement sind kaum neue Projekte zu finden. Die Motivation zum betrieblichen Mobilitätsmanagement ist bei den Betrieben gering. Eine Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement als allgemeine Wirtschaftsaktivität, bei der der Berufsverkehr in die betriebliche Kosten-Nutzen-Kalkulation einbezogen wird, ist nicht gegeben (Müller 2001).

Im weiteren Projektverlauf soll diskutiert werden, wie Wirtschaftsunternehmen Verkehr reduzieren können. Insbesondere soll diskutiert werden, wie das zur Zeit geringe Engagement im Bereich „umweltfreundliche Verkehrsabwicklung“ bei den Unternehmen vergrößert werden kann.

Die zentrale, übergeordnete Fragestellung lautet: Unter welchen Rahmenbedingungen lassen sich die schon vorhandenen Ansätze zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Breite umsetzen? Diese Fragestellung wird unter dem Aspekt

- der Organisationsform,
- der Prozessgestaltung,
- der Beteiligung weiterer Akteure und
- der Integration verschiedener Handlungsbereiche

weiter konkretisiert und präzisiert.

5 Literatur

- ACE Auto Club Europa (Hrsg., 2000): Ratgeber für den Weg zur Arbeit. Was Berufspendler wissen müssen. Frankfurt.
- MÜLLER, G. (2001): Betriebliches Mobilitätsmanagement. Status quo einer Innovation in Deutschland und Europa. Dortmund.
- LOMETSCH, C. (2001): Mobilitätsmanagement von Betrieben. Chancen und Risiken zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Kassel.
- PLANUNGSGRUPPE NORD (2002): ExWoSt Modellvorhaben Betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung Dresden. Projektinformation 1-4. Kassel.
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg., 1996): VCD Materialien. Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung. Bonn.
- Website Deutscher Verkehrssicherheitsrat <http://www.dvr.de/asp/dms.asp?url=/aktuelles/presse/weitere/archiv/pm070398.htm> (Zugriff am 13. Dezember 2002).