Stadt Eberswalde

EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

„Mobil in Eberswalde“ Mobilitätsplan 2030+

Baustein: Mobilitätsmanagement

PTV GROUP
the mind of movement

EBP

Dokumentinformationen

Titel	Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+ Baustein: Mobilitätsmanagement
Auftraggeber	Stadt Eberswalde Breite Straße 41 – 44 16225 Eberswalde
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden
in Kooperation mit	Lohmeyer GmbH Niederlassung Dresden Mohrenstraße 14 01445 Radebeul EBP Deutschland GmbH Am Hamburger Bahnhof 4 10557 Berlin
Herausgabe	03.07.2020
Dokument	20-08-13 Bericht Mobilitätsmanagement_Lesefassung.docx

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Inhalt

1 Handlungsrahmen 4

2 Ziele eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde 7

3 Zielgruppen 8

4 Mobilitätsmanagement aus Sicht von Eberswalder Bürgern, Arbeitgebern und Mitarbeitern 10

5 Handlungsfelder und Handlungsebenen 13

6 Handlungsansätze für ein Kommunales Mobilitätsmanagement 16

7 Fokus: Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) 24

7.1 Aspekte des BMM 24

7.2 Vorteile und Chancen des BMM 25

7.3 Handlungsfelder, Handlungsansätze und mögliche Maßnahmen 26

8 Mobilitätsmanagement – von der Idee zur Etablierung 48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht zu möglichen BMM-Maßnahmen 27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder und Handlungsebenen beim Mobilitätsmanagement 15

Abbildung 2: Mobilitätsmanagement – vier Schritte von der Idee zur Etablierung 48

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

1 Handlungsrahmen

Mobilitätsmanagement wurde im Rahmen des „Aktionsprogramms effizient mobil“ definiert als „ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern.“[1] Es geht also einerseits um das Vermeiden von nicht notwendigem Verkehr durch veränderte Arbeitsbedingungen bzw. eine intelligentere Arbeitsorganisation sowie bei nicht vermeidbarem Verkehr um eine Verringerung der PKW-Nutzung und die Förderung von nachhaltiger Mobilität durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer.

Zum Einsatz kommen also vor allem sogenannte „weiche“ Maßnahmen. Hierunter fallen zunächst einmal eine professionelle **Information, Beratung und Kommunikation** zu Verkehrsvermeidungsstrategien und zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Dies sind beispielsweise die Angebote zur Fahrgastinformation von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden. Zum Mobilitätsmanagement zählen aber auch Maßnahmen, die auf eine **Koordination** und **optimal abgestimmte Bereitstellung** verschiedener Mobilitätsdienstleistungen und **ergänzender Serviceangebote** für die Verkehrsteilnehmer abzielen. Ziel dieser „weichen“ Maßnahmen ist es, eine Nutzungs- und Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Straßenbahnlinien, Straßen oder Radwege) oder neuen Verkehrsangeboten (z. B. Buslinien) zu erreichen. Im Vergleich zu kostenintensiven Infrastrukturmaßnahmen verursachen Mobilitätsmanagementmaßnahmen in der Regel sehr viel geringere Kosten. Wenn Mobilitätsmanagementmaßnahmen also attraktiv gemacht sind und dementsprechend angenommen werden, lässt sich bei geringem Kostenaufwand ein hoher Nutzen erzielen. Allerdings erfordert dies in den meisten Fällen eine enge Kooperation von verschiedenen Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen, wie z. B. öffentliche Verwaltung, ÖPNV-Betreiber, Betreiber von ergänzenden Mobilitätsangeboten sowie Anbieter gewerblicher Dienste.

Beim Mobilitätsmanagement sind folgende Aspekte zu beachten:

- Praxiserfahrungen mit kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagementkonzepten gibt es bislang vor allem **in dichtbesiedelten Stadt- und Verdichtungsräumen**. Hier besteht häufig ein hoher Verkehrsdruck, gleich-

[1] https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/mobilitaetsmanagement/definition, abgerufen am 13.03.2020.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

zeitig gibt es mit einem gut ausgebauten ÖPNV, ergänzenden Car- und Bikesharing-Angeboten sowie dem eigenen Fahrrad gute Mobilitätsalternativen zum eigenen PKW. In kleineren Städten und ländlich geprägten Räumen hingegen hat der PKW eine sehr viel größere Bedeutung als Verkehrsmittel. Die Alternativen zum eigenen Pkw sind häufig weniger attraktiv als im (groß-)städtischen Umfeld, da

a) die Wege weiter sind (Einschränkung von Rad- und Fußverkehr aufgrund der größeren Entfernungen),

b) eine bewegte Topografie die motorisierte Mobilität nahelegt (Einschränkung der Fahrradnutzung, sofern kein Elektrorad/E-Bike genutzt wird),

c) die Fahrtmöglichkeiten mit dem ÖPNV begrenzt sind (Einschränkung von Fahrtenangebot und Betriebszeiten) und

d) sich Fahrtwünsche schlechter bündeln lassen (nachteilig für Kollektivverkehre wie der liniengebundene ÖPNV oder privat organisierten Mitnahmeverkehre/ Ridesharing).

Daher ist die Akzeptanz von Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw in kleineren Städten und im ländlichen Raum deutlich geringer als im (groß-)städtischen Kontext. Die Möglichkeiten für nachhaltige Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl sind hier also begrenzter. Dennoch lohnt es sich, abseits der Großstädte und Verdichtungsräume intelligentes Mobilitätsmanagement anzusetzen.

- Das Mobilitätsmanagement ist auf Verkehrsvermeidung und die Veränderung bzw. Steuerung der Verkehrsnachfrage ausgerichtet und nicht auf das Verkehrsangebot. Ein sachgerechtes Mobilitätsmanagement umfasst daher Maßnahmen, die in erster Linie bei den Organisationsstrukturen und den Verkehrsteilnehmern ansetzen. Andererseits ist ein gutes Verkehrsangebot bzw. das Vorhandensein von Mobilitätsalternativen eine notwendige Voraussetzung für die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.
- Die Förderung der ÖPNV-Nutzung hat für das Mobilitätsmanagement zwar eine große Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige und umweltgerechte Mobilität. Aber: Ein ausgewogenes Mobilitätsmanagement **konzentriert sich nicht ausschließlich auf Bahn und Bus,** sondern bezieht grundsätzlich alle anderen Verkehrsmittel mit ein, auch den PKW.
- Mobilitätsmanagement lässt sich **sowohl auf einzelne Verkehrsbereiche als auch auf bestimmte Zielgruppen zuschneiden** (s. u.). Dabei können auch mehrere kleine, aufeinander abgestimmte Lösungen für einzelne Bereiche oder Zielgruppen durchaus erfolgreich sein.
- Erfahrungsgemäß sind beim Mobilitätsmanagement **messbare Erfolge erst mittel- und langfristig** zu erwarten, da sie auf eine freiwillige Verhaltensän-

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

derung der Verkehrsteilnehmer setzen. Werden fördernde Mobilitätsmanagementmaßnahmen jedoch mit restriktiven „harten“ Maßnahmen im Autoverkehr verknüpft, sind auch kurzfristig Erfolge möglich. Daher ist eine turnusmäßige Evaluierung sehr wichtig, um den Erfolg der Maßnahmen bewerten und entsprechend nachsteuern zu können.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

2 Ziele eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde

Das übergeordnete Ziel eines Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde sollte es sein, die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote zu fördern und die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Systemeigenschaften so zu koordinieren und miteinander zu vernetzen, dass eine möglichst effiziente und stadtverträgliche Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger sowie für Berufspendler und Gäste sichergestellt ist. Hierzu zählen insbesondere die Förderung und multimodale Vernetzung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV und von Sharing-Angeboten.

Bei der Etablierung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements sollten folgende konkrete Ziele verfolgt werden:

(1) Vorbereitung, Initiierung und Absicherung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen (im Rahmen der kommunalen Aufgabenverantwortung und der finanziellen Möglichkeiten) sowie Unterstützung von innovativen Mobilitätsprojekten und neuen umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten.

(2) Sensibilisierung und Motivation von Akteuren für die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.
Maßgebende Akteure hierbei sind die Stadtverwaltung Eberswalde, die Kreisverwaltung des Landkreises Barnim (soweit eine Aufgabenverantwortung für die Stadt Eberswalde besteht), die örtlichen Mobilitätsanbieter und (Mobilitäts-) Initiativen sowie die ortsansässigen Unternehmen Vereine und Interessenvertretungen.

(3) Aktive Kommunikation aller Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsmanagements, Förderung des Erfahrungs- und Informationsaustauschs sowie des Wissenstransfers zwischen den verschiedenen Akteuren.

(4) Nutzung bzw. Beeinflussung von rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen (z. B. Verordnungen, Mobilitätsplan) und Verfahren (Prozesse, Programme, Planungen, Mitwirkung) im kommunalen Zuständigkeitsbereich und soweit möglich auch darüber hinaus im Sinne des Mobilitätsmanagements.

(5) Etablierung von Leuchtturm-Projekten, die zur Nachahmung anregen sollen.
Der Stadtverwaltung Eberswalde kommt dabei eine Vorbildfunktion zu.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

3 Zielgruppen

Als ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage richtet sich das Mobilitätsmanagement grundsätzlich an Verkehrsteilnehmer. Zielgruppe kann dabei generell die breite Öffentlichkeit sein. In diesem Fall werden die entsprechenden Maßnahmen eher allgemein und unspezifisch sein (z. B. allgemeine Informations- und Wahrnehmungskampagnen oder allgemeine Preisanreize), was sie wiederum für den einzelnen Verkehrsteilnehmer weniger greifbar macht. Die angestrebte Breitenwirkung bleibt dabei häufig aus.

Erfolgversprechender ist jedoch ein Mobilitätsmanagement, das sich an ganz bestimmte Personengruppen richtet, die beispielsweise derselben Altersgruppe angehören, einen ähnlichen Lebensstil pflegen oder in ähnlichen Lebenssituationen stehen bzw. diese gerade ändern oder die den gleichen Wegezweck bzw. das gleiche Wegeziel haben.

Beispiele für ein auf Zielgruppen ausgerichtetes Mobilitätsmanagement sind:

- **(Schulisches) Mobilitätsmanagement bei Kindern und Jugendlichen**
  Kinder und Jugendliche sollen bereits frühzeitig für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine umweltbewusste Verkehrsmittelwahl sensibilisiert werden. Schwerpunktthemen können beispielweise die Vermittlung von Verkehrskompetenz (z. B. Verkehrssicherheit, neue Mobilitätsformen) oder von Umweltwirkungen des Verkehrs sein. Es bietet sich an, Mobilitätsmanagementmaßnahmen für Kinder und Jugendliche in Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen (auf dem Schulweg oder im Schulunterricht in Schulen), Vereinen oder anderen Freizeitorganisationen zu entwickeln.
- **Mobilitätsmanagement bei Senioren**
  Die heutigen Senioren besitzen in der Regel einen Führerschein und sind es gewohnt, ihre Mobilität mit dem eigenen PKW zu organisieren. Doch nicht alle Senioren wollen oder können dauerhaft auf das Auto angewiesen sein. Ein Umsteigen auf den ÖPNV, das Fahrrad oder auf neue Sharing-Angebote fällt vielen jedoch schwer, wenn der Umgang mit diesen Verkehrsmitteln entweder nie gelernt oder zumindest „verlernt“ wurde. Die entsprechenden Maßnahmen zielen auch hier darauf ab, Bedenken und Hemmschwellen der Nutzung abzubauen, bei der Neuorientierung zu unterstützen und die Mobilitätskompetenz von Senioren zu erhalten oder zu verbessern.
- **Mobilitätsmanagement für Neubürger**
  Personen, die kürzlich ihren Wohnort oder Arbeitsplatz in eine neue Stadt gewechselt haben oder die planen, dies zu tun, sind erfahrungsgemäß empfänglicher für Änderungen in ihrem gewohnten Mobilitätsverhalten, da sich ihre Mobilitätsmuster (Ziele, Zeiten) ohnehin ändern. Mittels Informationen und Anreizen zu den Optionen am neuen Standort sollen die Verkehrsmittelwahl dieser Personen weg vom Auto und hin zu umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen verändert werden.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

- **Mobilitätsmanagement für Wohnquartiere**
  Wohnungsgesellschaften und Immobilienunternehmen werden gezielt beraten, mit welchen Maßnahmen sich in ihren Wohnquartieren umweltfreundliche, bewohner- und kundenorientierte Mobilität fördern lassen. Dabei werden kommunale und privatwirtschaftlich initiierte Mobilitätsmanagementmaßnahmen eng aufeinander abgestimmt.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)**
  Das Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) liegt in der Initiative von Arbeitgebern oder Arbeitnehmern ggf. in Kooperation mit Partnern (vgl. 7). Die Aktivitäten können sich auf die Wege der Mitarbeitenden von und zur Arbeit, auf die Organisation und Abwicklung von Dienstfahrten, Dienstreisen und Besucherverkehre im Rahmen der Geschäftstätigkeit sowie auf die Wirtschaftsverkehre im Unternehmen beziehen (Warentransporte, Boten und Lieferdienste usw.).
- **Touristisches Mobilitätsmanagement**
  Orte und Regionen mit großer touristischer Bedeutung sind in den meisten Fällen auch sensibel gegenüber hohen Belastungen des fahrenden und ruhenden Individualverkehrs (z. B. historische Altstädte, Naturparks oder Freizeit- und Erholungsziele). Hier kann die Verkehrsbelastung durch starke und ungelenkte Besucherströme negative Rückwirkungen auf die Attraktivität Als Tourismus- oder Freizeitziel haben. In solchen Fällen, aber auch zur Erschließung neuer Zielgruppen für den ÖPNV, kann ein touristisches Mobilitätsmanagement im Zusammenspiel mit touristisch ausgerichteten Verkehrsangeboten adäquate Lösungen bieten.

Die aufgeführten Beispiele für mögliche Zielgruppen sind nicht abschließend. Hier sind – je nach Bedarf, den örtlichen Partnern und der Mitmach-Bereitschaft der Zielgruppen – individuelle Lösungen für Eberswalde zu finden.

Messbare Erfolge lassen sich jedoch meist dann erzielen, wenn das Mobilitätsmanagement mehrere Zielgruppen in den Fokus nimmt. Aufeinander abgestimmte Maßnahmen bieten Chancen für Synergieeffekte. Ein eigenständiges **kommunales Mobilitätsmanagementkonzept** hilft dabei, hier die richtigen Akzente zu setzen und Maßnahmen zu definieren, die den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen vor Ort entsprechen. Der Grundstein hierfür ist mit dem vorliegenden **„Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+“** und seinen vier Themenschwerpunkten (Verkehrsentwicklungsplanung, Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung und Mobilitätsmanagement) bereits gelegt.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

4 Mobilitätsmanagement aus Sicht von Eberswalder Bürgern, Arbeitgebern und Mitarbeitern

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplans 2030+ für die Stadt Eberswalde wurde eine Bürgerbefragung, in sechs ortsansässigen Unternehmen eine Befragung des Unternehmensmanagements[2] sowie davon in fünf Unternehmen[3] eine Mitarbeiterbefragung zur Mobilität durchgeführt. Die Befragungsergebnisse bieten auch Erkenntnisse und lassen Rückschlüsse zu auf die Akzeptanz von Mobilitätsmanagement im Allgemeinen sowie auf mögliche Maßnahmen.

Erkenntnisse aus der Bürgerbefragung

Das Fahrrad ist bereits heute ein wichtiges Verkehrsmittel für die Mobilität in Eberswalde: Sowohl die Fahrradverfügbarkeit als auch die Bereitschaft, das Fahrrad für innerstädtische Fahrten zu nutzen sind hoch, insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung unter 40 Jahren. Darüber hinaus ist ein großes Interesse an Elektromobilität und neuen Mobilitätsformen wie Car-, Bike- und Ridesharing zu erkennen. Auch viele PKW-Nutzer signalisierten ihre Bereitschaft, auf umweltfreundliche Antriebsarten oder Verkehrsmittel umzusteigen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt wären.

Dies ist ein großes Potenzial für ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement in Eberswalde, das auf eine verstärkte Nutzung des Umweltverbunds (kombinierte Nutzung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten) abzielt. Mögliche Ansätze im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements können verbesserte Informationsangebote (wo, wann und wie nutzbar), erleichterte Zugangsbedingungen und preisliche Anreize für Alternativen zum eigenen PKW sowie Kampagnen und Trainings zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sein.

Eine bessere Ausschöpfung dieses Potenzials setzt jedoch voraus, dass die von den Befragten genannten Defizite und Schwachstellen bei Infrastruktur und Angebot beseitigt werden: Ausbau der Radinfrastruktur im Stadtgebiet, Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr durch bauliche Maßnahmen, punktuelle Verbesserungen beim ÖPNV-Angebot (Umsteigezeiten, Ausweitung des Wochenendangebots) sowie Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (E-PKW und E-Bike).

Ergebnisse der Mitarbeiter- und Managementbefragung

Die Mitarbeiterbefragung in fünf Eberswalder Unternehmen und Behörden ergab insbesondere wichtige Erkenntnisse zu den Möglichkeiten für ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) bei Eberswalder Arbeitgebern. So arbeitet die

[2] GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit mbH, Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE), Wiese Backwaren GbR, Kreisverwaltung des Landkreises Barnim, Landesbetrieb Straßenwesen (LS) und Stadtverwaltung der Stadt Eberswalde
[3] wie oben, ohne GLG

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

überwiegende Mehrzahl der Arbeitnehmer (≥ 75 % der befragten Mitarbeitenden) in Vollzeitbeschäftigung. Etwa ein Drittel der Einpendler wohnt in unmittelbar angrenzenden Gemeinden. Weitere ausgeprägte Einpendlerbeziehungen gibt es aus benachbarten brandenburgischen Städten, die umsteigefreie Bahnverbindungen nach Eberswalde haben (u. a. Bernau, Bad Freienwalde (Oder) und Angermünde) sowie aus Berlin. Die Hinfahrt zum Arbeitsplatz erfolgt dabei sehr häufig zwischen 6 und 8 Uhr, die Rückfahrten verteilen sich etwa gleichmäßig auf die Zeiträume 14 bis 16 Uhr und 16 bis 18 Uhr.

Die Managementbefragung in sechs Eberswalder Unternehmen und Behörden deckte sich hinsichtlich der Wahrnehmung der Mobilitätmuster von Berufspendlern weitgehend mit der Mitarbeiterbefragung. Bezogen auf BMM-Maßnahmen ergeben sich jedoch zum Teil unterschiedliche Bewertungen, welche Maßnahmen einer umweltfreundlichen Berufspendlermobilität förderlich sind. Dabei stehen die befragten Arbeitgeber einem BMM grundsätzlich offen gegenüber, haben mehrheitlich auch bereits erste, einfache Maßnahmen umgesetzt oder beabsichtigen dies in absehbarer Zeit zu tun.

Je nach Pendlerverkehrsmittel ergibt sich folgendes Bild:

- PKW-Pendler und Fahrgemeinschaften: Die Mehrzahl der befragten Mitarbeiter nutzt regelmäßig den eigenen PKW für den Arbeitsweg. Fahrgemeinschaften mit Arbeitskollegen oder anderen Berufstätigten gibt es bislang kaum. Dabei bieten die zeitlich und räumlich ähnlichen Mobilitätsmuster vieler Vollzeitbeschäftigten (s. u.) gute Voraussetzungen für die Bündelung von Pendlerfahrten in Fahrgemeinschaften. Die Befragten wünschen sich hierzu ein Pendlernetzwerk mit digitaler Vernetzungsplattform, z. B. im (betriebseigenen) Internet. Fahrer- bzw. Mitfahrerbewertungen und garantierte Stellplätze für Fahrtanbieter wurden ebenfalls als förderliche Faktoren genannt. Auch die befragten Leitungsebenen in Unternehmen und Behörden sehen gerade in Pendlernetzwerken ein großes Potenzial, das mit einfachen Mitteln gefördert werden könnte.
- ÖPNV-Pendler: Immerhin rund ein Viertel der befragten Arbeitnehmer zählt sich zu den regelmäßigen ÖPNV-Pendlern. Dabei wird die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV häufig bemängelt. Als Bedingungen für eine häufigere ÖPNV-Nutzung werden Angebotsverbesserungen (mehr Fahrtmöglichkeiten in der Berufsverkehrszeit, bessere Anschlüsse bzw. kürzere Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn) in Verbindung mit attraktiven Tarifangeboten (z. B. preisgünstiges Firmenticket) als wichtige Bedingungen für eine häufigere ÖPNV-Nutzung bei Arbeitswegen genannt. Vielen Arbeitgebern sind die Konditionen des VBB-Firmentickets nicht bekannt, oder sie stehen dem Firmenticket skeptisch gegenüber, weil sie die (finanziellen) Vorteile für die Mitarbeitenden nicht sehen bzw. als zu gering einschätzen,

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

um die ÖPNV-Nutzung nennenswert zu steigern. Hinzu kommen die vermuteten Kosten für den Arbeitgeber, die mit dem VBB-Firmenticket oder ähnlichen Angeboten verbunden sind.

- Fahrradpendler: Dass der Arbeitsplatz gut mit dem Fahrrad erreichbar ist, sagt rund die Hälfte der befragten Arbeitnehmer. Aber nur knapp ein Drittel der Befragten nutzt das Fahrrad auch regelmäßig für den Arbeitsweg, vor allem diejenigen, die in Eberswalde wohnen. Um dieses Potenzial besser auszuschöpfen, schlagen die befragten Arbeitnehmer u. a. Mitarbeiterinformationen der Arbeitgeber zu den Möglichkeiten und Vorteilen der Fahrradnutzung für Berufspendler vor. Weitere Anreize für die Fahrradnutzung sehen sowohl Arbeitgeber und Arbeitnehmer in erweiterten Services für Radfahrer, wie z. B. sicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen oder Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs. Die Vorschläge, Umkleide- bzw. Duschräume am Arbeitsplatz einzurichten und die Fahrradnutzung finanziell zu belohnen, z. B. über ein Dienstrad-Leasing, sehen die Arbeitgeber derzeit aber noch eher skeptisch an („nur geringe Effekte“, „zu kompliziert“).

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

5 Handlungsfelder und Handlungsebenen

Ein integriertes, nachhaltiges und damit erfolgreiches Mobilitätsmanagement umfasst ineinandergreifende Maßnahmen in vier zentralen Handlungsfeldern (vgl. Abbildung 1):

- **Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen**
  Verfahren und Prozesse bei (verkehrs-) politischen Entscheidungen, Planungen und Verwaltungsabläufen werden dahingehend überprüft, ob sie der Zielsetzung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements entsprechen. Falls dies nicht der Fall ist, wird entsprechend nachgesteuert.
- **Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung**
  Kommunikationsmaßnahmen sind kampagnenorientiert, richten sich meist an die allgemeine Öffentlichkeit und dienen zunächst einmal dazu, die Aufmerksamkeit für das Thema „Mobilitätsmanagement“ zu wecken und Bewusstsein zu schaffen. Wenn dies erreicht ist, sollten im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements spezifische Informations- und Beratungsangebote etabliert werden, die auf einzelne Zielgruppen von Verkehrsteilnehmern ausgerichtet sind (vgl. 3), z. B. Berufspendler, Senioren oder Touristen. Je nach Zielgruppe ist es empfehlenswert oder sogar zwingend, dass eine Kommune hier mit weiteren Partnern kooperiert, beispielsweise mit Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen, mit Seniorenvereinen oder dem örtlichen Tourismusverband.
  Informations- und Beratungsleistungen zum Mobilitätsmanagement können sich einerseits an die o. g. institutionellen Partner, an ehrenamtliche Initiativen, engagierte Bürger oder an kommerziell agierende Mobilitäts- und Serviceanbieter richten, die Unterstützung bei der Ausgestaltung ihrer Angebote und Geschäftsmodelle oder der Suche nach passenden Finanzierungslösungen benötigen (= aktive Prozessbegleitung von der ersten Idee bis zum konkreten Angebot). Sie können sich aber auch direkt an die Verkehrsteilnehmer richten, indem sie über die Folgen ihres Mobilitätsverhaltens informiert werden und umweltfreundlichere Alternativen aufgezeigt bekommen. Eine solche Funktion kann beispielsweise eine lokale Mobilitätszentrale übernehmen.
- **Handlungsfeld C: Organisation, Koordination und Vernetzung**
  Maßnahmen in diesem Handlungsfeld haben zum Ziel, verschiedene Mobilitätspartner zusammenzubringen, um Ihnen die Gelegenheit zu geben, Ideen, Wissen und Erfahrungen auszutauschen, Interessen und Ressourcen zu bündeln und aufeinander abzustimmen, Schnittstellen zu identifizieren und sich organisatorisch wie auch physisch (besser als bisher) miteinander zu vernetzen. Auf diese Weise sollen attraktive Mobilitätsalternativen zur Nutzung von Privat-PKW gefördert und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

  Mögliche Handlungsansätze in Handlungsfeld 3 sind:

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

a) Analoge und digitale Formate, die einen geeigneten Organisations- und Vernetzungsrahmen für Akteure im Mobilitätssektor bieten, z. B. Onlineplattformen und Onlinebörsen, regelmäßige Arbeitskreistreffen oder Fachexkursionen zu erfolgreichen Praxisbeispielen einschließlich Erfahrungsaustausch

b) Beratungs- und Koordinationsstellen in kommunaler Verantwortung, z. B. Mobilitätsmanagementbeauftragter oder lokale Mobilitätszentrale übernehmen

Die Maßnahmen in Handlungsfeld 3 stehen im engen Zusammenhang mit der Förderung von innovativen Mobilitäts- und Serviceangeboten in Handlungsfeld 4.

- **Handlungsfeld D: Förderung von innovativen Mobilitäts- und Serviceangeboten**
  Hier geht es darum, bestehende Mobilitätsangebote zu verbessern und um neue, umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu ergänzen, so dass multimodale und intermodale Mobilität, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege oder auf verschiedenen Etappen eines Weges, möglichst einfach wird. Mögliche Ansätze können sein:

  a) kontinuierliche Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn, falls erforderlich mit Priorisierung von wichtigen Umsteigebeziehungen

  b) Verbesserung der Erreichbarkeit von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten

  c) Förderung von privat oder ehrenamtlich organisierten Angeboten, wie z. B. Bürgerbussen oder Pendlernetzwerken

  d) digitale Bereitstellung von Information zu Mobilitätsangeboten und -alternativen

  e) Bereitstellung von physischer und digitaler Infrastruktur für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsmitteln, z. B. Mobilitätsstationen, aber auch lokale Online-Mobilitätsplattform als Basis für die virtuellen Vernetzung

  f) physische Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote an einem Punkt

  g) organisatorische Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote durch Vereinfachungen von Buchungs-, Zugangs- und Bezahlprozessen über eine entsprechende organisatorische Verknüpfung der Hintergrundsysteme (d. h. Vereinheitlichung und Integration von Prozessen und Organisationsabläufen)

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

h) Einwirken auf das Verkehrsunternehmen, den ÖPNV-Aufgabenträger und sonstige Mobilitätsanbieter im Hinblick auf den notwendigen Abbau von Barrieren im Tarifsystem und bei Buchungs- und Bezahlvorgängen auf intermodalen Wegen mit mehreren Verkehrsmitteln (Hier sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt Eberswalde zwar begrenzt, aber sie sollten dennoch genutzt werden.)

Die Förderung kann finanzieller Art sein in Form von direkter Investitionsförderung und/oder Anschubfinanzierungen (z. B. Förderung der Aufwendungen eines Bürgerbus-Vereins einschließlich der Beschaffungskosten für das benötigte Fahrzeug). Aber auch eine ideelle oder materielle Förderung ist möglich, wenn die Kommune beispielsweise Flächen, Räumlichkeiten oder technische Lösungen für Mobilitätsanbieter kostenfrei bereitstellt (z. B. zentral gelegene Stellplätze im öffentlichen Raum für Carsharing-Anbieter, gemeindeeigene Räume für ehrenamtliche Mobilitätsinitiativen oder eine Internetplattform für ein Pendlerportal oder die Buchung von Poolfahrzeugen einer privat initiierten Autogemeinschaft).

Die Maßnahmen in den vier Handlungsfeldern setzen auf unterschiedlichen Handlungsebenen an. So zielen Maßnahmen auf der **strategischen Ebene** darauf ab, wenn günstige Rahmenbedingungen bis hin zur Finanzierungssicherung bereitgestellt werden und die Bildung und Pflege von Partnerschaften und Netzwerken im Vordergrund stehen. Auf dieser Ebene findet auch die Koordination der Aktivitäten statt. Demgegenüber sind auf der **operativen Ebene** alle konkreten, angebotsorientierten Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern angesiedelt.

Darüber hinaus lassen sich bei der Ausgestaltung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen Schwerpunkte innerhalb der genannten Handlungsfelder in Bezug auf die Ansprache einzelner Zielgruppen (vgl. 3) setzen.

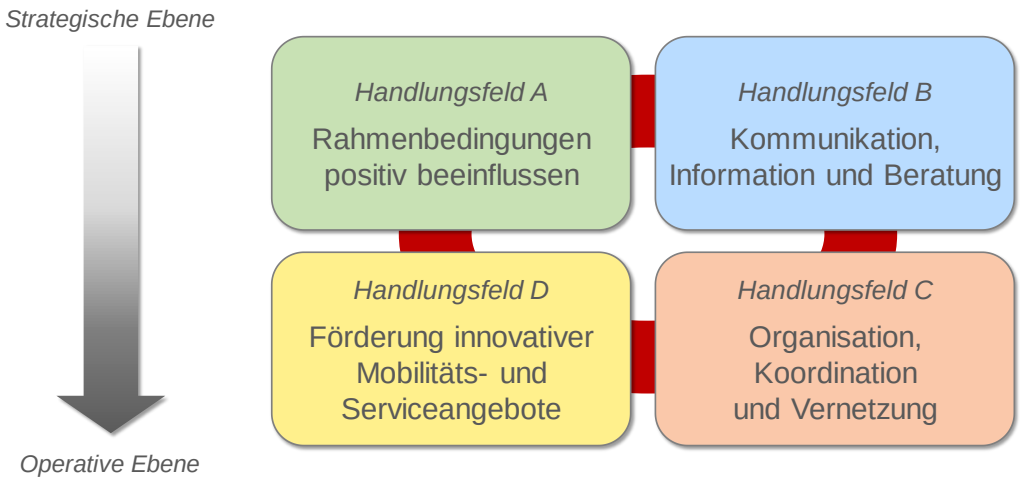

Abbildung 1: Handlungsfelder und Handlungsebenen beim Mobilitätsmanagement

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

6 Handlungsansätze für ein Kommunales Mobilitätsmanagement

Um die Möglichkeiten im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements zu verdeutlichen, werden nachfolgend mögliche Handlungsansätze für die vier genannten Handlungsfelder aufgezeigt. Das Augenmerk liegt dabei auf Ansätzen, die die in der Bürgerbefragung erkennbare Bereitschaft der Bevölkerung aufgreifen, unter bestimmten Voraussetzungen auf umweltfreundlichere Antriebsarten oder Verkehrsmittel umzusteigen, und die damit eine Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV, Sharing-Angebote) fördern. Sie sollten zugleich im Verantwortungsbereich der Stadt Eberswalde oder weiterer örtlicher Akteure liegen.

Für die Stadt Eberswalde als Initiator eines Kommunalen Mobilitätsmanagements wird eine zentrale Aufgabe daher darin bestehen, kontinuierlich Akteure und Unterstützer zu gewinnen, die ebenfalls ein Interesse daran haben, ein attraktives, öffentlich zugängliches und umweltfreundliches Mobilitätsangebot in der Region sicherzustellen. Hierzu zählen beispielsweise die Barnimer Busgesellschaft (BBG), andere örtliche Mobilitätsanbieter sowie ortsansässige Arbeitgeber, Vereine und Initiativen sowie nicht zuletzt engagierte Bürger, deren „von unten“ kommenden Initiativen sich meist gut in das Mobilitätsmanagement einbinden lassen.

Es folgt eine Übersicht zu möglichen Handlungsansätzen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements in der Stadt Eberswalde in den o. g. vier Handlungsfeldern.

Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen
Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der Stadtverwaltung durch Mitarbeiterqualifizierung Mobilität und Verkehr tangiert zahlreiche Lebensbereiche. Viele Planungen und Entscheidungen einer Kommune beeinflussen daher mittelbar und unmittelbar Umfang und Qualität von Mobilität in der Stadt. Deutlich wird dies bereits an der engen Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung (Stadt der kurzen Wege mit dem Ziel Verkehrsvermeidung). Das verwaltungsseitige Denken, Planen und Handeln sollte sich daher auf dem Konsens zur Stadt- und umweltgerechten Gestaltung von Mobilität orientieren, das mit dem vorliegenden Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+ dokumentiert ist. In diesem Sinne ist der Mobilitätsplan mit Leben zu füllen und die Möglichkeiten der verschiedenen Ressorts und Referate in der Stadtverwaltung, hierzu einen Beitrag zu leisten, muss den jeweiligen Akteuren bekannt und muss von diesen aktiv unterstützt werden. Zusätzlich zu den bereits praktizierten verwaltungsinternen Beteiligungsverfahren verschiedener Ressorts sollte daher geprüft werden, in welcher Form sich eine ganzheitliche Betrachtung von Mobilität in der Stadtverwaltung noch stärker verankern lässt. Vor diesem Hintergrund sollten Verwaltungsabläufe und Planungsprozesse kritisch überprüft und bei Bedarf im Sinne der ganzheitlichen Betrachtung angepasst werden. Zur Qualifizierung der Mitarbeiter bietet es sich an, neben klassischen Schulungen einen Wissensfundus in der Gemeinde aufzubauen, Formate der analogen oder digitalen Vernetzung innerhalb der Stadtverwaltung zu erproben oder auch interdisziplinär besetzte Projektteams, die neben den „Verkehrsexperten auch vermeintlich "verkehrsfremde" Fachbereiche einbinden, zu etablieren (vgl. Handlungsansätze in Handlungsfeld 3).

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen

Kommunale Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie ist das Bindeglied zwischen den Handlungsansätzen und Maßnahmen aus den vier Handlungsfeldern eines Kommunalen Mobilitätsmanagements und macht deutlich, wie wichtig deren nahtloses Ineinandergreifen ist:

- kommunales Mobilitätskonzept als Handlungsleitfaden (→ Handlungsfeld 1)
  → *liegt mit dem Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+ vor.*
- an die Ziele einer umwelt- und stadtverträglichen Verkehrspolitik angepasstes Planungs- und Baurecht (→ Handlungsfeld 1)
- auf die verkehrspolitischen Ziele ausgerichtete Informations- und Beratungsangebote der Kommune (→ Handlungsfeld 2)
- Einbindung und Vernetzung und aller relevanten Akteure (→ Handlungsfeld 3)
- Ausbau von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsservices und der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur (→ Handlungsfeld 4)

Eine wirkungsvolle Mobilitätsstrategie zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie von allen (auch politischen) Entscheidungsträgern und der Bevölkerung mitgetragen wird, was eine konsequente Umsetzung der Maßnahmen erleichtert.

Kommunales Mobilitätskonzept (hier: Mobilitätsplan der Stadt Eberswalde 2030+)

Als interdisziplinärer, integrierter und maßnahmenorientierter Handlungsleitfaden verknüpft der Mobilitätsplan 2030+ einzelne konkrete Lösungsansätze zu einem Gesamtkonzept, so dass auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielgerichtetes Vorgehen möglich ist. Dabei sind ein breit aufgestelltes Beteiligungsverfahren und eine daran anschließende Maßnahmenevaluation wichtig, um größtmögliche Akzeptanz zu erreichen und um kontinuierlich nachsteuern zu können.

Zu einzelnen Mobilitätsthemen empfehlen sich vertiefende Teilkonzepte, z. B.:

- Teilkonzept zur (flächendeckenden) Verkehrsberuhigung
- Teilkonzept Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung
- Teilkonzept barrierefreier Rad- und Fußverkehr
- Teilkonzept Mobilitätsmarketing

Kommunaler Mobilitätsmanager

Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer (s. u.). Umso wichtiger ist es, einen Koordinator mit der Aufgabe zu betrauen, dessen Verantwortlichkeiten und Querschnittsaufgaben sich möglichst auch in einer entsprechenden Einordnung in der Verwaltungshierarie widerspiegeln (Stabsstelle, ggf. ausgestattet mit Weisungsbefugnis).

Zu den wichtigsten Tätigkeitsfeldern eines Mobilitätsmanagers zählen u. a.:

- Einbindung der erforderlichen Akteure und Ausstattung mit allen relevanten Informationen (Reporting)
- Beratung von Akteuren, insbesondere der Verwaltungsspitze und der Führungskräfte in der Stadtverwaltung
- Initiieren von Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Koordination von Planungen im Kontext des Mobilitätsmanagements
- kontinuierliche Evaluation des Fortschritts im Mobilitätsmanagement und Erfolgskontrolle von Maßnahmen
- Einleitung von Kurskorrekturen in Abstimmung mit den beteiligten Fachbereichen

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung

Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Die breite Öffentlichkeit soll über die Mobilitätsoptionen in der Kommune informiert und mit Blick auf die Folgen verschiedener Verkehrsarten und Verkehrsmittel sensibilisiert werden. Erprobte Formate in der Öffentlichkeitsarbeit in diesem Zusammenhang sind z. B.: Mobilitätstage, (Mitmach-) Aktionen und Wettbewerbe sowie Mobilitätskostenrechner. Auch die Vorbildfunktion, die Kommunen bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagementprojekten haben, zählen dazu.

Informations- und Beratungsangebote

Gemeindliche bzw. von kommunaler Seite initiierte Informations- und Beratungsangebote sind eine Form von Öffentlichkeitsarbeit, die sich weniger an die Bevölkerung insgesamt, sondern vielmehr an bestimmte Zielgruppen oder Einzelpersonen richtet. Hierzu zählen z. B.

- Informations- und Beratungsangebote im Rahmen des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements (u. a. für Betriebe, Kinder/Jugendliche, Senioren, Touristen, Immobilienunternehmen bzw. Wohnungsbaugesellschaften (s. u.))
- Neubürger-Informationspakete (s. u.)
- Lokale Mobilitätszentrale (in Kooperation mit ÖPNV-Unternehmen oder TouristInfo)
- Informationen zu barrierefreien Fußwegeverbindungen

Mobilitätskompetenz stärken

In Kooperation mit weiteren Partnern, wie z. B. Polizei, Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg, Versicherungsträgern, Mobilitätsanbietern usw., werden Aktionen und Veranstaltungen entwickelt und durchgeführt, die die Mobilitätskompetenz der Bevölkerung im Umgang mit umweltfreundlichen, aber für sie ungewohnten Verkehrsmitteln und Mobilitätsservices steigern soll. Beispiele hierfür sind:

- Öffentliche Mobilitätstage
- ÖPNV-„Schule“ / ÖPNV-Lotsen für Senioren
- Mobilitätserziehung in Kooperation mit Schulen, u. a. um Angebote des Umweltverbunds bzw. neue Mobilitätsformen sowohl Schülern als auch Elternschaft bekannter machen
- Pedelec-Schule für Senioren, Verkehrssicherheitstraining, ausgerichtet auf Zielgruppen wie Kinder, Jugendliche oder Senioren
- Mobilitätstraining für Neubürger, insbesondere für Bürger mit Migrationshintergrund hinsichtlich des Erlernens von Verkehrsregeln, des verkehrssicheren Verhaltens und der der Nutzung des ÖPNV (ggf. Zusammenarbeit mit Fahrschulen, der Polizei oder der Landesverkehrswacht)

Neubürger-Mobilitätsinformation

Einzelpersonen sind im Zuge eines Wohnortwechsels meist sehr aufgeschlossen für eine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens. Hier setzen die sog. „Neubürgerinformationen“ an, in dem sie die neu zugezogenen Bürger in einer Gemeinde willkommen heißen und ihnen Information zu Mobilitätsalternativen zum eigenen PKW, insbesondere zum ÖPNV-Angebot, zur Verfügung stellen:

- Informationspaket mit Informationen zum ÖPNV-Angebot, zu Carsharing und zum Rad- und Fußverkehr oder sonstigen Mobilitätsangeboten
- ÖV-Schnupperticket oder Schnupper-Mitgliedschaft bei Car-/Bikesharing

Mit Blick auf Neubürger mit Migrationshintergrund sind mehrsprachige Informationen anzubieten.

Mobilitätsmanagement für Stadtquartiere

Der Handlungsansatz beinhaltet eine gezielte Beratung von Wohnungsgesellschaften und Immobilienunternehmen, wie sie eine umwelt- und stadtverträgliche Erschließung ihrer Anlagen für Bewohner, Gewerbenutzer sowie für Besucher und Kunden erreichen können. Der Ansatz gilt sowohl für die Umgestaltung von bestehenden und für die Planung von neuen Stadtquartieren.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld C: Organisation, Koordination und Vernetzung

Zusammenführung und Vernetzung von Wissensträgern aus verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung (in Projektteams)

Sowohl zur Vorbereitung von strategischen Entscheidungen als auch bei der Durchführung konkreter Projekte mit Mobilitätsbezug sollte geprüft werden, ob die Einrichtung von interdisziplinär arbeitenden Teams möglich ist. Neben den „Verkehrsexperten“ in der Stadtverwaltung (Stadt- und Verkehrsplanung, Ordnungsamt, Tiefbauamt) sollten darin auch vermeintlich "verkehrsfremde" Fachbereiche eingebunden werden (z. B. aus den Fachbereichen Bildung, Jugend und Sport, Kämmerei, Wirtschaftsförderung, Kämmerei, Stadtmarketing und Tourismus, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie aus den Referaten für soziale Teilhabe und Integration und für Generationen, Gleichstellung und Behinderung und ggf. auch kommunale Eigenbetriebe).

Zusammenführung/Vernetzung der örtlichen Akteure des Kommunalen Mobilitätsmanagements und Verstetigung der Kooperation

Der Vernetzungsansatz hat zum Ziel, ein lokales Kompetenznetzwerk zur Mobilität zu bilden, aus dem heraus wiederum weitere Mobilitätsinitiativen entstehen können. Mögliche Akteure, die einzubinden wären, können sein:

- Fachleute aus der Kommunalverwaltung
- Vertreter der Kommunalpolitik
- Verkehrsunternehmen und sonstige Mobilitätsdienstleister
- Vertreter von „Verkehrserzeugern“ (Unternehmen, Handel/Gewerbe, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.)
- Vereine und Initiativen (ggf. auch Vertreter von Verbänden)
- Vertreter der Bürgerschaft

Bewährte Formate für eine Akteursvernetzung sind digitale und analoge Foren, Online-Plattformen, Workshops, Seminare/Weiterbildung, Praxisexkursionen u. ä. darüber hinaus ist es wichtig, diese Akteursvernetzung zu verstetigen. Hierzu bedarf es einer geeigneten Organisationsstruktur, die einerseits die erforderliche Verbindlichkeit als Voraussetzung für eine langfristige Kooperation der Akteure sicherstellt, die diesen aber auch die notwendigen Freiräume belässt. Hier müssen jeweils die örtlich passenden Lösungen gefunden werden.

Förderung von Initiativen für die selbstorganisierte Mobilität

Die sogenannte „Verkehrswende“ gelingt auf lokaler Ebene umso besser, je stärker entsprechende Initiativen unmittelbar aus der Bevölkerung kommen oder von ortsansässigen Initiatoren ausgehen. Dies können z. B. sein:

- gemeinsame Schulwegplanung mit den Schülern
- Förderung von selbstorganisierten Schülerfahrradgruppen
- Pendlernetzwerke
- Bürgerbus-Initiativen
- private Mitfahr-Netzwerke für den Gelegenheitsverkehr

Je nach Art der Initiative bietet sich auch eine Kooperation mit Partner an, z. B. dem örtlichen ÖPNV-Unternehmen, einem ortsansässigen Fahrradhändler bzw. Autohaus oder Schulen.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld D: Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

Förderung innovativer Lösungen im ÖPNV

Der ÖPNV wird weiterhin das Rückgrat eines umwelt- und stadtverträglichen Mobilitätsangebots in der Stadt Eberswalde sein. Der Systemvorteil des ÖPNV besteht darin, dass er größere, räumlich wie zeitlich bündelbare Verkehrsnachfragen effizient befördern kann. Aufgabe des Kommunalen Mobilitätsmanagements ist es, die Position des ÖPNV dort zu stärken und auszubauen, wo dies sinnvoll ist. Konkret soll der städtische Busverkehr durch innovative Lösungen auch für Personengruppen attraktiver werden, die derzeit noch nicht oder nur gelegentlich den Bus nutzen, in dem z. B. die ÖPNV-Nutzung einfacher und flexibler wird.

Denkbare Ansätze sind:

- Einführung von flexiblen Bedienungsformen (Rufbus) oder von sogenannten On-Demand-Verkehren in Räumen auf Relationen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage
- barrierefreier Ausbau des ÖPNV
- Ausbau der Echtzeit-Fahrgastinformation (Betriebslage, Abfahrtszeiten, Fahrzeugbesetzung)
- bessere Verknüpfung des Busverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln

Förderung innovativer Lösungen im Fußverkehr

Eberswalde hat eine vergleichsweise kompakte Stadt- und Versorgungsstruktur; viele Wege lassen sich aufgrund der kurzen Entfernungen gut zu Fuß zurücklegen. Im Kommunalen Mobilitätsmanagement sollte dem Fußverkehr daher ein besonderes Augenmerk gelten, vor allem vor dem Hintergrund, dass der Anteil der Senioren unter den Fußgängern zunimmt.

Innovative Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs können z. B. sein:

- Vernetzung der bestehenden Fußwege zu einem lückenlosen, sicheren und barrierefreien Fußwegenetz (in Verbindung mit einem Konzept zur Gehwegsanierung)
- Vorgaben zur barrierefreien Fußgängerführung an Baustellen
- laufendes Monitoring zur Freihaltung der Gehwege von Hindernissen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Fußwegenetz durch gestalterische Aufwertung und Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen/-Abschnitte, Spielstraßen oder Mischverkehrsflächen)
- an (gesicherten) Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und in sensiblen Straßenabschnitten mit hohem Fußgängeraufkommen: kontinuierliches Monitoring der Situation und ggf. Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersicherheit
- im gesamten Stadtgebiet: fußgängerfreundliche Anpassung von Grünzeiten an Lichtsignalanlagen unter besonderer Beachtung des Zeitbedarfs von mobilitätseingeschränkten Personen

Förderung innovativer Lösungen im Radverkehr

Ebenso wie der Fußverkehr übernimmt auch der Radverkehr als Teil des Umweltverbunds eine wichtige Funktion bei der umweltfreundlichen Gestaltung von Mobilität. Das Fahrrad ist heute bereits ein wichtiges Verkehrsmittel der Eberswalder Bevölkerung mit großem Potenzial.

Innovative Mobilitätsmanagementansätze zur Förderung des Radverkehrs können z. B. sein:

- Vernetzung der bestehenden Radwege und -verbindungen zu einem lückenlosen, sicheren und barrierefreien Wegenetz (in Verbindung mit einem Konzept zur Radwegsanierung)
- Vorgaben zur Radverkehrsführung an Baustellen einschließlich Erstellung eines Handlungsleitfaden für ausführende Baufirmen (Aushändigung bei der Auftragsvergabe)
- flächendeckende Einrichtung von Fahrradabstellanlagen einschl. überdachter witterungsgeschützter Anlagen an wichtigen Punkten, z. B. am Bahnhof (siehe auch: Mobilitätsstationen und Förderung innovativer Lösungen für den ruhenden Verkehr).
- kontinuierliche Überwachung und Gewährleistung der Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen im Straßenraum (Erfassen und Beseitigen von Konfliktpunkten (LSA-Schaltung, Abpollern, Beseitigung von Falschparkern usw.)

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld D: Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

Förderung von Sharing-Angeboten

Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fuß- und Radverkehr vervollständigen Sharing-Angebote das Portfolio umweltfreundlicher Mobilitätsangebote als Alternativen zum eigenen PKW. Hierzu zählen das Carsharing (BARshare), Fahrrad- und E-Bikeverleih, (E-) Lastenradverleih sowie Mitfahrangebote (Ridesharing).

Mögliche Ansätze im Rahmen eines Kommunalen Mobilitätsmanagements können u. a. sein:

- Unterstützung/Förderung potenzieller Anbieter von Verleihsystemen, z. B. durch Bereitstellung und Erschließung geeigneter Flächen im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Informationsangebote zu Sharing-Angeboten (Was ist wo, wann, wie nutzbar? Informationskanäle?)
- Erleichterung der Zugangsbedingungen, ggf. auch Abbau von Nutzungshemmnissen durch „Schnupperangebote“ oder preisliche Anreize

Förderung innovativer Lösungen für den ruhenden Verkehr

Intelligente Lösungen für den ruhenden Verkehr – soweit er sich nicht vermeiden lässt – sind ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastung (Parksuchverkehr), zur Rückgewinnung von Straßenraum als Aufenthaltsraum, zum Abbau von Hindernissen im Rad- und Fußverkehr sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Freihalten von Blickachsen im Straßenraum.

Mögliche Ansätze im Mobilitätsmanagement können z. B. sein:

- Standortkonzept für Fahrradparken in Eberswalde (u. a. Fahrradparkhaus am Bahnhof)
- Einrichtung von (kleineren) P+R-Plätzen an den Haupteinfallstraßen und am Bahnhof, Konzept für flächensparendes Parken in Wohnquartieren
- Parkleitsystem für die Innenstadt und die P+R-Station am Bahnhof
- kontinuierliches Monitoring und Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts

Förderung neuer Antriebsformen durch den Ausbau von E-Ladeinfrastruktur

Neue Antriebsformen werden maßgeblich zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung im Straßenverkehr beitragen. Hier geht die Entwicklung aktuell in Richtung Elektromobilität. E-Bikes und Pedelecs wiederum machen den Radverkehr attraktiver, da die Antriebsunterstützung gegenüber dem konventionellen Radverkehr größere Reichweiten bei geringerem Kraftaufwand ermöglicht. Die Stadt Eberswalde kann neue Antriebsformen durch den Auf- und Ausbau von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum fördern und damit ein wesentliches, als Hindernis empfundenes Manko bei der Flottenumstellung – nämlich die fehlende Verfügbarkeit von Ladesäulen im öffentlichen Raum – beseitigen.

Zum Mobilitätsmanagement sollte daher auch ein Konzept zum Aufbau von E-Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-PKW gehören. Als Standorte kommen hier sowohl aufkommensstarke Verkehrsziele mit längeren Aufenthaltszeiten (z. B. größere Arbeitgeber, Einkaufszentren, Sporteinrichtungen), als auch Wohngebiete mit einem großen Anteil an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in Betracht (siehe auch: Mobilitätsstationen und Förderung innovativer Lösungen für den ruhenden Verkehr). In beiden Fällen empfiehlt sich grundsätzlich eine enge Zusammenarbeit mit Partnern (z. B. Energieanbieter, Betreiber von aufkommensstarken Verkehrszielen (s. o.) oder Wohnungsbaugesellschaften).

Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind Anlagen zur physischen Verknüpfung verschiedener, öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote. Hier werden also – soweit vorhanden – ÖPNV-Angebote (Bus, Bahn, Rufbus), ÖPNV-ergänzende Verkehrsmittel (z. B. Taxi, Bürgerbus, Sharing-Angebote) und der Individualverkehr (Pkw, Fahrrad, Pedelec) räumlich und gut sichtbar miteinander verknüpft. Die Mobilitätsstation wird damit zu einem „funktionalen Knotenpunkt“ im Verkehr. Neben ihrer Funktion als wichtige und sichtbare Verknüpfungsinfrastruktur lassen sich weitere Angebote in die Mobilitätsstation integrieren – entweder an ihrem unmittelbaren Standort oder im nahen Umfeld,

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld D: Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote
z. B. E-Ladestationen, Paketstationen, Fahrradreifenservice, Informationsangebote oder andere mobilitätsbezogene Dienstleistungen. Je nach Anzahl der verknüpften Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsangebote (es sollten mindestens zwei sein) und Verkehrsaufkommen kann die Mobilitätsstation unterschiedliche Dimensionen und Ausgestaltungen aufweisen (am Bahnhof eher größer, im Wohnquartier eher kleiner). Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsmanagements können sein: ➨ Ermittlung des Bedarfs zu Mobilitätsstationen und möglicher Standorte ➨ Erarbeiten eines Umsetzungskonzepts für Mobilitätsstationen ➨ Vernetzung der benötigten Mobilitätsanbieter/Betreiberkonzept
Ausbau und Bereitstellung von Kommunikationsinfrastruktur und Informationstechnologie Neben der Bereitstellung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur sind auch der Ausbau und die Bereitstellung von Kommunikationsinfrastruktur und Informationstechnologien wichtige Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Mobilität. Mobilitätsanbieter und neue Mobilitätsservices sind immer häufiger auf eine flächendeckende Netzabdeckung und eine robuste digitale Infrastruktur angewiesen; diese gilt insbesondere für Sharing-Angebote. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements kann die Stadt Eberswalde für das Stadtgebiet die notwendigen Voraussetzungen für diese Infrastrukturen und Technologien schaffen (Planungs- und Baurecht) und deren Ausbau in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Partnern kontinuierlich vorantreiben (Bedarfsplan, Umsetzungs-, Betreiber- und Finanzierungskonzept). Bei diesem Ansatz ist zu berücksichtigen, dass zahlreiche Schnittstellen zu anderen, nicht mobilitätsbezogenen Themen bestehen, die ebenfalls auf Kommunikationsinfrastruktur und Informationstechnologien angewiesen sind; eine enge Abstimmung kann hier Synergien bringen.
Bereitstellung von neuen Informationsangeboten zur Mobilität Digitale Angebote zur Informationsvernetzung und -vermittlung werden immer wichtiger. Hierzu bedarf es neuer auch stärker individualisierter Services. Dies können beispielsweise im einfachsten Fall kontinuierlich Fahrplaninformationen auf Bildschirmen in öffentlichen Einrichtungenwie dem Bürgeramt sein. Die meisten Menschen haben mittlerweile ein Smartphone und damit die Möglichkeit, quasi jederzeit und überall an Mobilitätsinformationen zu gelangen. Hier bieten sich App-basierte, individuelle – d. h. nach persönlichen Präferenzen ausgewählte – Verfügbarkeitsinformationen zu geteilten Verkehrsmitteln oder Echtzeit-Pendlerfahrpläne für den ÖPNV sein.
Vorbildfunktion als Kommune wahrnehmen Mobilitätsmanagement ist keine ausschließliche Angelegenheit der Kommune, sondern erfordert für den Erfolg die Kooperation vieler verschiedener Partner. Dennoch übernimmt die Stadt Eberswalde in ihrer Funktion als Arbeitgeber und Betreiber von öffentlichen Einrichtungen eine Vorbildfunktion gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern, den Gästen und Besuchern sowie ortsansässigen Unternehmen und Partnern. Die Stadtverwaltung sollte daher genau prüfen, bei welchen Themen und Ansätzen im Mobilitätsmanagement sie mit gutem Beispiel vorangehen und entsprechende Maßnahmen anstoßen und umsetzen kann. Auch damit gesammelte positive Erfahrungen sollten möglichst breit geteilt werden, um andere Akteure zum Mitmachen zu bewegen.

Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer

Generell zu beachten ist: **Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer!** Für die Stadt Eberswalde als Initiator eines Kommunalen Mobilitätsmanagements wird eine zentrale Aufgabe darin bestehen, kontinuierlich Akteure und Unterstützer zu gewinnen, die ebenfalls ein Interesse daran haben, ein attraktives,

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

öffentlich zugängliches und umweltfreundliches Mobilitätsangebot in der Region sicherzustellen. Hierzu zählen beispielsweise die Barnimer Busgesellschaft (BBG), andere örtliche Mobilitätsanbieter sowie kleinere und größere ortsansässige Arbeitgeber, Vereine und Initiativen sowie nicht zuletzt engagierte Bürger, deren an der Basis entwickelten Ansätze sich in das Mobilitätsmanagement einbinden lassen.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten des Kommunalen Mobilitätsmanagements

Ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsmanagement muss professionell organisiert und ausreichend finanziert sein, wenn es erfolgreich sein soll. Dies wird mit Kosten verbunden sein, die sich voraussichtlich erst mittel- bis langfristig amortisieren, wenn die Effekte der umgesetzten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement Wirkung zeigen. Mit den heutigen Finanzierungs- und Personalressourcen in der Stadtverwaltung Eberswalde, bei der BBG, den Kreiswerken Barnim (BARshare-Betreiber) oder anderen potenziellen Akteuren wird die neue Aufgabe nur bedingt zu leisten sein. Daher sollte bereits von Anfang an eine adäquate Personalausstattung berücksichtigt werden, die über die erforderliche Qualifikation verfügt. Darüber hinaus sind ausreichende Finanzierungsmittel zur Abdeckung von Sachkosten und zur Anschubfinanzierung von Pilotprojekten sicherzustellen. Diese Kosten können – je nach Fördertatbestand – beispielsweise durch LEADER-Mittel, über Mittel des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung ländlicher Räume (ELER) oder andere Förderprogramme des Landes Brandenburg (z. B. Richtlinie Mobilität des brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung) und des Bundes für die Umsetzung von klimaneutralen Projekten finanziert werden. Für die Stadt Eberswalde verbleibt dann in der Regel noch die Finanzierung des jeweiligen Eigenanteils.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

7 Fokus: Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

7.1 Aspekte des BMM

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) umfasst die umwelt- und sozialorientierte Verkehrsgestaltung von Betrieben – gemeint sind Arbeitgeber jeglicher Art – und der von ihnen erzeugten Verkehre.

Das BMM kann sich dabei auf folgende Aspekte beziehen:

(1) **Mitarbeitermobilität**: umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität von Berufs- und Ausbildungspendlern auf dem Weg von und zur Arbeit

(2) **Dienstreise- und Besucherverkehrsmanagement**: effiziente und umweltverträgliche Abwicklung von Dienstfahrten und Dienstreisen sowie von Besucherverkehre in Betrieben

(3) **Flottenmanagement**: Optimierung der Wirtschaftsverkehre in Betrieben (Warentransporte, Boten und Lieferdienste usw.)

Während die beiden letzten Punkte im wirtschaftlichen Eigeninteresse von Unternehmen sind und dort auch gelöst werden müssen, leisten intelligente BMM-Lösungen für Berufs- und Ausbildungspendler einen Beitrag zur Fachkräftesicherung und erfordern in der Regel eine Kooperation mit Kommunen und Mobilitätsanbietern; sie kommen daher auch für ein „von außen" initiiertes BMM. Alle drei Aspekte lassen sich dennoch gut miteinander verknüpfen.

Beim BMM in diesem Mobilitätsplan liegt der Fokus auf dem Aspekt der **Mitarbeitermobilität auf deren Arbeitswegen**, da hier besonders enge Bezüge zum Stadtverkehr bestehen und gute Lösungen auch im Interesse der Stadt Eberswalde sind. Dabei geht es nicht um einzelne isolierte Maßnahmen, die sich nur auf ein Verkehrsmittel beziehen, sondern um einen **verkehrsmittelübergreifenden Ansatz** mit einem Bündel von Maßnahmen, die erst im Zusammenspiel ihre Wirkung entfalten (z. B. Parkraummanagement und Firmenticket im öffentlichen Verkehr).

Die Erkenntnisse aus der Mitarbeiter- und Managementbefragung (vgl. 4) geben hier die Richtung vor: Erleichterung von Mitfahrgelegenheiten und Förderung von Pendlernetzwerken, gezielte Verbesserung und preisliche Attraktivierung des ÖPNV sowie Attraktivierung der Fahrradnutzung. Wo es sich anbietet, werden Bezüge und Anknüpfungspunkte zum Dienstreise- und Besucherverkehrsmanagement oder zu anderen Themen einer umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsabwicklung aufgezeigt.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

7.2 Vorteile und Chancen des BMM

Ein intelligent ausgestaltetes BMM bringt den Eberswalder Arbeitgebern und ihren Arbeitnehmern eine Reihe von Vorteilen:

- **BMM trägt dazu beitragen, arbeitsbedingte Verkehre zu reduzieren** und die damit verbundenen Beeinträchtigungen für die Umwelt zu vermeiden.
- **BMM senkt die Mobilitätskosten für Arbeitnehmer** durch kostengünstigere Mobilitätsalternativen und Preisanreize**.**
- **BMM bietet Arbeitgebern die Möglichkeiten zu Kosteneinsparungen** (Bedarf an Firmenfahrzeugen, entfallende Flächen für Mitarbeiterstellplätze können intelligenter und gewinnbringender genutzt oder Betriebsabläufe beim Dienstreisemanagement effizienter organisiert werden).
- **BMM fördert die Motivation und Gesundheit von Arbeitnehmern**, wenn die Maßnahmen mit einem Betrieblichen Gesundheitsmanagement verknüpft werden, um Fitness und Wohlbefinden der Mitarbeiter zu stärken.
- **BMM ist ein Beitrag zur Fachkräftesicherung**, weil sich die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze für Berufs- und Ausbildungspendler verbessert und das Unternehmen an Attraktivität gewinnt.
- **BMM stärkt das Firmenimage**, sowohl gegenüber den Mitarbeitern (Fürsorge, Verbesserung der Arbeitssicherheit auf Dienstfahrten und -reisen) als auch gegenüber der Öffentlichkeit (Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz).
- **BMM ist ein Treiber für Innovationen in anderen Unternehmensbereichen**, denn es wird Initiative geweckt und der Austausch der Arbeitskollegen untereinander und mit der Führungs- und Entscheiderebene gefördert.
- **BMM ist unabhängig von Infrastruktur- und Bauprojekten**, denn die Maßnahmen setzen auf die Veränderung von Gewohnheiten über die Information, Kommunikation, Förderung und Vernetzung von bereits vorhandenen Angeboten und Dienstleistungen. Somit liegen sie unmittelbar im Einfluss- und Entscheidungsbereich der örtlichen Akteure und sind kurzfristiger umsetzbar als andere Projekte.
- **BMM benötigt keine neuen Rahmenbedingungen**, vielmehr erarbeiten die örtlichen Akteure die Spielräume, die heute vor Ort gegeben sind. Entscheidend ist der Wille, etwas ändern zu wollen.

Die in der Managementbefragung deutlich gewordene Offenheit gegenüber einem BMM (vgl. 4) zeigt, dass die Vorteile von den Eberswalder Arbeitgebern durchaus erkannt werden.

Allerdings sollten die Erwartungen an Effekten auch nicht überschätzt werden, insbesondere was die veränderte Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmer auf dem Weg zur Arbeit betrifft. Denn Verhaltensänderungen benötigen viel Zeit, als attraktiv empfundene Mobilitätsalternative und nicht zuletzt auch Restriktionen im

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

motorisierten Individualverkehr (Push-/Pull-Faktoren), um die Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsmitteln fairer zu gestalten! Alle Beteiligten sollten also einen „langen Atem“ mitbringen. Und nicht in jedem Fall sind die angebotenen Alternativen tatsächlich ein adäquater Ersatz zum eigenen Pkw. Häufig sind die Arbeitswege in komplexe und sehr individuelle Wegeketten eingebunden, die verschiedene Aktivitäten miteinander koppeln (Kinder zur Schule, Einkäufe/Erledigungen, Sport/Freizeitaktivitäten). BMM-Maßnahmen können hierauf nur bedingt eingehen. Daher zeigt auch die Erfahrung, dass standardisierte BMM-Informationen durch individuelle Beratungen, die auf die konkrete Situation vor Ort oder eines Arbeitnehmers eingehen, mindestens ergänzt werden. Dennoch: Auch „kleine“ Beiträge zur Verkehrswende sind wichtig!

7.3 Handlungsfelder, Handlungsansätze und mögliche Maßnahmen

Die vier zentralen Handlungsfelder beim Mobilitätsmanagement wurden bereits vorgestellt (vgl. Kapitel 5). Sie gelten auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement, wobei die jeweiligen Maßnahmen auf die Aspekte der betrieblichen Mobilität ausgerichtet sind (vgl. Kapitel 7.1). Im Fokus stehen dabei nachfolgende Maßnahmenvorschläge auf der strategischen und operativen Ebene zu den Aspekten „Mitarbeitermobilität“ und „Dienstreise- und Besucherverkehrsmanagement“ (soweit sich eine Verknüpfung mit dem Aspekt der Mitarbeitermobilität anbietet). Zunächst folgt eine Übersicht zu Handlungsansätzen und Maßnahmenvorschlägen (vgl. Tabelle 1) und anschließend eine kurze Beschreibung der Maßnahmen mit einer Einschätzung, für welche Form von Unternehmen sie sich eignen, eine Benennung der erforderlichen Akteure sowie eine grobe Einordnung von Aufwand bzw. Kosten.

Hinweis: Bei Beschreibung der Maßnahmenvorschläge werden Arbeitgeber vereinfacht als „Unternehmen“ bezeichnet. Erst bei der Eignung wird differenziert, für welche Art von Arbeitgeber (gewerbliches Unternehmen oder öffentliche Verwaltung) und für welche Größenordnung (Anzahl Mitarbeiter) sich die Maßnahme eignet.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld A: Rahmenbedingungen positiv beeinflussen
Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern
A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie)
A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern
A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen
A-1-4: Einführung bzw. Anpassung von Regelungen für Dienstfahrten und Dienstreisen
Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren
A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in
Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung
Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit
B-1-1: Bereitstellung von Information zum ÖPNV-Angebot
B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal
B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter
B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung
B-1-5: Thementag zur Mobilität
Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen
B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“
B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO_2-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“
Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit
B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher
Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen
B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität
Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung
Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk
C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften in Unternehmen
C-1-2: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften an Gewerbestandorten
Ansatz C-2: Vernetzung auf Dienstfahrten und Dienstreisen
C-2-1: Mobilitätsportal mit vernetzter Reisebuchung
Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung
C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen
C-3-2: Finanzielle/materielle Förderung von Fahrgemeinschaften
Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen
C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter
C-4-2: Koordination von BMM & BGM
Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote
Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen
D-1-1: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Betriebsstandorts
D-1-2: Sponsoring eines Fahrgastunterstands für die Bushaltestelle am Betriebsstandort
D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter
Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen
D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten
D-2-2: Duschen, Umkleideräume und Trockenschränke für Radfahrer
D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes
D-2-4: Dienstrad-Leasing
Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung
D-3-1: Umstellung von Dienstwagen auf E-Fahrzeuge
Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer
D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen
Ansatz D-5: Dienstreisemanagement
D-5-1: Bahncard für Mitarbeiter
D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten
C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen
D-5-4: Mobilitätsguthaben für Mitarbeiter

Tabelle 1: Übersicht zu möglichen BMM-Maßnahmen

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Die Rahmenbedingungen wie der Rechtsrahmen, die Verkehrsinfrastruktur sowie Mobilitäts- und Dienstleistungsangebote sind vorgegeben und liegen in der Regel nicht im Handlungsbereich von Unternehmen. Unternehmen können jedoch sehr wohl Einfluss darauf nehmen, welchen Stellenwert eine nachhaltige Mobilität in der Unternehmensphilosophie und im ganz konkreten Handeln erhält. Ziel dieses Handlungsfelds ist es daher, allen Mitarbeitern und Entscheidern die Zusammenhänge zwischen unternehmensbezogenen Entscheidungen und den Folgen für Mobilität und Verkehr bewusst zu machen, um möglichst alle mobilitätsrelevanten Entscheidungen und Prozesse im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung zu beeinflussen.

Ansatz A-1: Ganzheitliche Betrachtung von Mobilität im Unternehmen verankern

A-1-1: Unternehmenseigene Mobilitätsziele (Mobilitätsstrategie)	
Beschreibung:	Unternehmen setzen sich nachhaltige Mobilitätsziele, z. B. bezogen auf das Vermeiden von nicht unbedingt notwendigen Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen, den Vorrang von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bei den verbleibenden Dienstfahrten bzw. die Reduzierung der Zahl der mit dem Pkw zurückgelegten Dienstfahrten (vgl. Maßnahme A-1-3). Die ggf. nur qualitativ formulierten Ziele sollten kontinuierlich überprüft werden, indem beispielsweise im Nachgang die Einsparungen an verkehrsbedingten CO_2-Emissionen durch eine veränderte Mitarbeitermobilität und Unternehmenslogistik ermittelt werden. Mobilitätsziele können den Auftakt für eine unternehmenseigene Mobilitätsstrategie bilden.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. mit Unterstützung externer Berater
Aufwand/Kosten:	gering

A-1-2: Überprüfen von unternehmenseigenen Entscheidungen, Prozessen und Abläufen im Sinne nachhaltiger Mobilität und Sensibilisierung von Entscheidungsträgern	
Beschreibung:	Als unmittelbare Konsequenz aus den selbstverordneten Mobilitätszielen werden unternehmenseigene Entscheidungen, Prozesse und Abläufe im Hinblick auf ihre Relevanz für Mobilität und Verkehr untersucht: ➨ Wo entsteht Verkehr im Unternehmen? ➨ Wo und wie lässt sich Verkehr vermeiden? ➨ Wie lässt sich nicht vermeidbarer Verkehr nachhaltiger durchführen? ➨ Welche Effekte ergeben sich im Hinblick auf die Umwelt und die Kosten im Unternehmen? Das „Durchforsten“ ermöglicht es Entscheidern im Unternehmen, die Zusammenhänge zwischen den eigenen Entscheidungen bzw. Vorgaben einerseits und deren Auswirkungen auf Art und Umfang des damit

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	verbundenen Verkehrsaufkommens und der entsprechenden Umweltwirkungen zu verdeutlichen und dafür zu sensibilisieren. Die Maßnahme kann Teil einer unternehmenseigenen Mobilitätsstrategie sein. Zukünftig ist auch eine entsprechende Zertifizierung des Unternehmens denkbar. Sie fördert das Unternehmensimage und könnte ggf. sogar eine Voraussetzung für bestimmte Aufträge sein. *Beispiel Hessen: Die Industrie- und Handelskammern in Hessen führen BMM-Audits und vergeben bei Erfolg ein entsprechendes IHK-Zertifikat.*
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, Entscheider/Managementebene, ggf. mit externer Beratung
Aufwand/Kosten:	gering

A-1-3: Nutzung von digitalen Lösungen zur Vermeidung von Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen	
Beschreibung:	Die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 hat deutlich gezeigt, dass mobiles Arbeiten bzw. Arbeiten von zu Hause (Homeoffice) heute bereits in vielen Branchen möglich ist, ohne dass die Arbeitseffizienz oder die Qualität der Arbeitsergebnisse darunter leiden. Auch muss nicht jedes Arbeitstreffen notwendigerweise mit Vor-Ort-Präsens aller Teilnehmer durchgeführt werden. Für viele Arbeitnehmer bietet Homeoffice die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit flexibler zu gestalten und Familie und Beruf besser miteinander zu vereinbaren. Im „Nebeneffekt“ tragen Homeoffice/mobiles Arbeiten und virtuelle Besprechungen dazu bei, die Zahl der Arbeitswegen, Dienstfahrten und -reisen zu reduzieren und somit Verkehr zu vermeiden. Im Kontext der Überprüfung von unternehmenseigenen Prozessen und Abläufen (→ Maßnahme A-1-2) sollten daher immer auch dahingehend hinterfragt werden, a) ob und welchem Umfang den Mitarbeitern die Möglichkeit für mobiles Arbeiten/Homeoffice ermöglicht werden kann, b) ob sich Projektmeeting, Arbeitstreffen, Dienstreisen und Fortbildungsveranstaltungen zukünftig zumindest teilweise auch virtuell durchführen lassen und c) welche digitalen Lösungen hierfür benötigt werden (z. B. Ausstattung der Mitarbeiter mit einem Notebook, Einrichtungen eines verschlüsselten Fernzugriff auf Unternehmensanwendungen (VPN-Kanal), Videokonferenzsysteme, Teilnahme an Webinaren). Der ggf. notwendigen Investitionen in eine adäquate technische Ausstattung sind dabei auch vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung der Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung zu bewerten.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, Entscheider/Managementebene, ggf. mit externer IT-Beratung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

A-1-4: Einführung bzw. Anpassung von Regelungen für Dienstfahrten und Dienstreisen	
Beschreibung:	Über die Einführung oder Anpassung von Dienstreiserichtlinien lassen sich Fahrtenaufkommen und Verkehrsmittelwahl steuern. Entsprechende Regelungen müssen jedoch praktikabel sein, um eine breite Akzeptanz zu erreichen, d. h. sie müssen die Verkehrsanbindungen und die Mobilitätsmöglichkeiten am Unternehmensstandort berücksichtigen (Bus- und Bahnanbindung, CarSharing-Stationen usw.) sowie den Charakter von Dienstfahrten bzw. -reisen (Flexibilität, Reisezeit, Einzelpersonen oder Gruppen usw.). Mit einer Beschaffungsrichtlinie für Dienstwagen kann Einfluss auf die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen genommen werden (z. B. Präferenz von E-Fahrzeugen). Vorteile ergeben sich für das Unternehmen durch die Möglichkeit, Ausgaben für dienstliche Wege zu senken, das Unfallrisiko zu verringern und die Produktivität der Mitarbeiter zu erhöhen, weil die Unterwegszeiten als produktive Arbeitszeit effizient genutzt werden können und Dienstfahrten bzw. -reisen insgesamt entspannter sind. *→ Verbindung mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern C (Organisation, Koordination und Vernetzung) und D (Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote*
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und jeder Branche mit einem nennenswerten Umfang an Dienstfahrten bzw. -reisen
Akteure:	Managementebene/Entscheider, ggf. mit externer Beratung
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz A-2: Koordinations- und Prüffunktion etablieren

A-2-1: Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in	
Beschreibung:	Eine Person wird als Projektverantwortlicher für das Mobilitätsmanagement (Mobilitätsmanager/in) ernannt. Sie ist Ansprechperson für alle Anliegen des BMM innerhalb des Unternehmens bzw. der Behörde. Aufgaben eines Mobilitätsmanagers sind: ➨ Initiierung und Koordination aller Aktivitäten im Mobilitätsmanagement ➨ Beratung von Entscheidern und Mitarbeitern und Ausstattung mit relevanten Informationen ➨ Überprüfen von unternehmensinternen Regelungen, Prozessen und Abläufen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität ➨ Evaluation von BMM-Maßnahmen ➨ ggf. Mitwirkung in unternehmensübergreifenden Netzwerken (Wissenstransfer) Aufgrund seiner Schnittstellenfunktion sollte der Mobilitätsmanager als Stabsstelle unmittelbar an die Managementebene angebunden sein. Eine kontinuierliche Qualifizierung durch Angebote der IHK oder sonstiger Anbieter ist sicherzustellen. Je nach Unternehmensgröße und Aufgabenumfang kann die Funktion auch in Personalunion mit anderen Aufgaben im Unternehmen wahrgenommen werden (z. B. Fuhrparkmanagement, freigestellte Betriebsratstätigkeit, Gesundheitsmanagement, Gleichstellung).

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden mit einem nennenswerten Umfang an Dienstfahrten bzw. –reisen
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Betriebs- oder Personalrat o. ä.
Aufwand/Kosten:	mittel bis hoch

Handlungsfeld B: Kommunikation, Information und Beratung

Kommunikationsmaßnahmen sowie Informations- und Beratungsangebote richten sich in erster Linie an die Mitarbeiter. Sie haben das Ziel, die Belegschaft generell auf das Thema und die Effekte ihres Verkehrsverhaltens im Arbeitskontext aufmerksam zu machen. Darüber hinaus wird über nachhaltigere Mobilitätsalternativen informiert und individuelle Hilfestellung bei einer angestrebten Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Beratung) angeboten.

Mitmach-Aktionen und Aktionstage sollen die Mitarbeiter dazu motivieren, neue Mobilitätsformen auszuprobieren. Das gemeinschaftliche Erleben und der kollegiale Wettbewerb fördern in der Regel die Bereitschaft zum Mitmachen.

Ansatz B-1: Mitarbeiterinformation und Beteiligung / Interne Öffentlichkeitsarbeit

B-1-1: Bereitstellung von Information zum ÖPNV-Angebot	
Beschreibung:	Die Einstiegslösung in ein Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst das Bereitstellen von Informationen für die Mitarbeiter zum ÖPNV-Angebot am Arbeitsplatz als Aushang oder im firmeneigenen Intranet, z. B.: ➨ Lage der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle ➨ Abfahrtspläne bzw. -informationen der Barnimer Busgesellschaft sowie aktuelle Fahrplanänderungen ➨ Tarifinformationen der Barnimer Busgesellschaft ➨ Link zur Internetseite der Barnimer Busgesellschaft (BBG) und zum Routenplaner des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) Der Routenplaner VBB-Fahrinfo bietet auch Echtzeitinformationen zu Verspätungen der BBG und der Deutschen Bahn sowie zu Anschlüssen im ÖPNV.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. in Kooperation mit BBG und VBB
Aufwand/Kosten:	sehr gering

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

B-1-2: Bereitstellung von Mobilitätsinformationen im Intranet / Mobilitätsportal	
Beschreibung:	Eine Erweiterung der Maßnahme B-1-1 ist das Bereitstellen und Bewerben von Mobilitätsinformationen im firmeneigenen Intranet, z. B.: - Mobilitätsziele bzw. Mobilitätsstrategie des Unternehmens - Angaben zur ÖPNV- und Fahrrad-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes (Abfahrtspläne des ÖPNV, Radrouteninformation, Carsharing-Anbieter) - individuelle ÖPNV-Fahrpläne (Wohnort ↔ Arbeitsplatz) für typische Berufspendlerzeiten - Standortinformationen zu ÖPNV-Zugangspunkten, Rad- und Fußwegen, PKW- und Fahrrad-Stellplätzen, Mitfahrer-Treffpunkten, Carsharing-Standorten, E-Ladestationen, Duschen für Radfahrer u. ä. - Tarife und Kosten von PKW-Alternativen (ÖPNV, Carsharing) - Unternehmenseigene Regelungen für Dienstfahrten/-reisen und Dienstwagen-/Dienstfahrrad-Leasing (→ Handlungsfeld D) - Ansprechpartner im Unternehmen zu Mobilitätsfragen - Kontaktinformationen / Internet-Links zu Mobilitätsanbietern (z. B. VBB, Barnimer Busgesellschaft, BARshare) Das (statische) Informationsangebot lässt sich zu einem **Mobilitätsportal** mit personalisierten Mitarbeiter-Accounts erweitern. Über den Account sollte es möglich sein, Buchungen von Dienstreisen, Dienstfahrzeugen und Fahrkarten, Diensträdern bzw. -pedelecs durchzuführen. Das Mobilitätsportal kann um Vernetzungsangebote erweitert werden (→ Maßnahme C-1-1/C-1-2).
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden, nach Möglichkeit mit mehreren Mobilitätsalternativen für die Fahrt zum Arbeitsplatz
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

B-1-3: Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter	
Beschreibung:	Hier wird die Idee der Neubürgerberatung im Kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 3) auf das betriebliche Umfeld übertragen: Neue Mitarbeiter haben noch nicht so festgefügte Mobilitätsroutinen und der neue Arbeitsplatz ist Anlass, um sich mit dem Thema Mobilität zu beschäftigen. Hier kann also von einer besonderen Offenheit für das Thema ausgegangen werden. Das Mobilitätsinformationspaket beinhaltet Basisinformationen zu den verschiedenen Mobilitätsalternativen, die zur Verfügung stehen, um den Arbeitsplatz zu erreichen oder um Dienstfahrten bzw. -reisen durchzuführen. Falls vorhanden, können die Informationen mit dem firmeneigenen Mobilitätsinformationsangebot bereits zur Verfügung gestellt werden (→ Maßnahmen B-1-1/B-1-2). Neben allgemein und länger gültigen Informationen (z. B. in einer Mappe) sollten auch individualisierte Informationen (z. B. in Form eines Einlegers) bereitgestellt werden, z. B. mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen für den individuellen Arbeitsweg, Zeit- und Kostenvergleichen, Routenvorschlägen und Ticket-Empfehlungen. Alter-

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	nativ kann die Information auch über eine Smartphone-App bereitgestellt und dann auch mit Fahrplanauskunftssystemen (z. B. fahrinfo-Auskunft des VBB) verknüpft werden. Darüber hinaus sollte eine Zusammenarbeit mit örtlichen Mobilitätsanbietern (Barnimer Busgesellschaft, BARshare) angestrebt werden, die das Informationspaket um Test- und Schnupper-Angebote ergänzen. Das Mobilitätsinformationspaket für neue Mitarbeiter ersetzt jedoch nicht die individuelle Wegeberatung (face to face), sondern kann diese nur ergänzen.
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden, nach Möglichkeit mit mehreren Mobilitätsalternativen für die Fahrt zum Arbeitsplatz
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mobilitätsanbieter als Partner (BBG, VBB, BARshare)
Aufwand/Kosten:	gering

B-1-4: Aufzeigen der Fahrradpotenziale zur Erhöhung der Fahrradnutzung	
Beschreibung:	Ziel dieser Maßnahme ist es, Informationslücken zu schließen und den Mitarbeitern zu verdeutlichen, welche Potenziale das Fahrrad bei Fahrten zum Arbeitsplatz haben kann und welche Vorteile sich damit verbinden. Dies ist durch das Aufbereiten von wenigen Informationen möglich: ➨ Darstellung, wie viele Mitarbeiter in welcher Entfernung zum Arbeitsplatz wohnen: a) in typischer Fahrrad-Entfernung (ca. 5 – 6 km / 25 – 30 min) b) in typischer Pedelec-Distanz (6 – 10 km / 20 – 30 min) ➨ Wetterstatistik: Anzahl der durchschnittl. „Fahrrad-Wetter“-Tage (ohne Regen) ➨ Einbindung des Unternehmensstandorts in das Radwege- und Radroutennetz von Eberswalde ➨ Falls vorhanden: Standort und Kapazitäten von überdachten Abstellmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld des Unternehmens ➨ Fahrtkostenvergleich Fahrrad/PKW
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mobilitätsanbieter als Partner (BBG, VBB, BARshare)
Aufwand/Kosten:	sehr gering

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

B-1-5: Thementag zur Mobilität	
Beschreibung:	Ein Thementag zur Mobilität im Unternehmen bietet den Mitarbeitern Informationen zu Alternativen zum eigenen PKW bei der Fahrt zum Arbeitsplatz oder auf Dienstfahren/-reisen sowie über Kosten und Umweltwirkungen der verschiedenen Verkehrsmittel und zu deren gesundheitlichen Aspekten zu erhalten. Dabei kann das Unternehmensmanagement die bisherigen und die geplanten BMM-Aktivitäten vorstellen. Als Formate bieten sich statische Informationswände und interaktive Informationsstationen in Eingangsbereichen, Kantinen oder Besprechungsräumen an. Diese können durch kurze Impulsvorträge und Mitmachaktionen ergänzt werden. Eine Verknüpfung mit Informationstagen zur Verkehrssicherheit oder zum Gesundheitsmanagement bietet sich an.
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Partner: Mobilitätsanbieter als (BBG, VBB, BARshare), Krankenkassen, Polizei, Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg
Aufwand/Kosten:	mittel

Ansatz B-2: Motivation der Mitarbeiter / Aktionen

B-2-1: Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“	
Beschreibung:	Seit mehr als 10 Jahren initiieren der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC und die AOK die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Im Aktionszeitraum vom 1.5. bis 31.8. müssen Teilnehmende an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren; Teilstrecken zu Bus- oder Bahnstationen gelten auch. Ziel ist es, umweltfreundliche Fortbewegung und die persönliche Gesundheit auf dem Weg zum Arbeitsplatz miteinander zu verbinden und dabei die Umwelt zu schonen. ArbeitskollegInnen können Teams bilden – zur gegenseitigen Motivation und für die Gewinnauslosung. Die „er-radelten“ Arbeitstage werden in einem Aktionskalender festgehalten, der am Ende der Aktion eingesandt wird. Alle TeilnehmerInnen nehmen an einer Verlosung von Preisen teil.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	keine

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

B-2-2: Mitarbeiter-Wettbewerb „Geringste CO_2-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen“	
Beschreibung:	Die Mitarbeiter in einem Unternehmen treten in einen Wettbewerb zueinander, wer innerhalb eines bestimmten Zeitraums die geringsten CO_2-Emissionen auf Arbeits- und Dienstwegen erzeugt. Die zurückgelegten Distanzen auf Arbeits- und Dienstwegen werden mit dem CO_2-Ausstoß der jeweils genutzten Verkehrsmittel hochgerechnet. Die Ergebnisse werden kontinuierliche veröffentlicht. Die Wettbewerbsbesten sollten eine adäquate Anerkennung erhalten. Der Wettbewerbscharakter soll die Mitarbeiter dazu motivieren, nicht unbedingt notwendige Wege zu vermeiden und für die notwendigen Wege möglichst Fahrgemeinschaften zu bilden oder den ÖPNV bzw. das Fahrrad zu nutzen. Nutzungshemmnisse gegenüber Fahrgemeinschaften, ÖPNV und Fahrrad sollen „spielerisch“ abgebaut werden.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager und/oder Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz B-3: Kunden- und Besucherinformation zur Erreichbarkeit

B-3-1: Verkehrsmittelgenaue Anreiseinformationen für Kunden- und Besucher	
Beschreibung:	Viele Unternehmen und Behörden, insbesondere solche mit Publikumsverkehr, bieten in Unternehmensprospekten und auf ihren Internetseiten bzw. in sozialen Medien Anfahrtsinformationen. Dabei wird häufig nur auf die Anfahrt mit dem PKW einschließlich der Parkmöglichkeiten eingegangen. Auf die Anfahrt mit dem ÖPNV und dem Fahrrad oder auf Fahrradabstellmöglichkeiten wird meist nicht oder nur sehr oberflächlich eingegangen (z. B. Verweis auf die Internetseite des Verkehrsunternehmens, ohne dass der Besucher eine Information darüber erhält, wie die nächstgelegene Haltestelle heißt und welche Linien dort abfahren). Smartphone-Apps für die Routenplanung im ÖPNV bieten heute zwar in der Regel eine adressgenaue Navigation, aber nicht jeder Kunde bzw. Besucher verfügt über ein Smartphone oder nutzt eine entsprechende App. Mit dieser Maßnahme werden die Anfahrtsinformationen für Besucher des Unternehmens / der Behörde in Druckerzeugnissen und im Internet konsequent überarbeitet mit dem Ziel, eine Gleichstellung aller Verkehrsmittel hinsichtlich Umfang und Qualität der Anfahrtsinformation zu erreichen. Beispielsweise bietet der VBB eine Web-site-Verlinkung mit der Fahrplanauskunft VBB-Fahrinfo.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Ansatz B-4: Vorbildfunktion wahrnehmen

B-4-1: Unternehmensführung als Vorbild für umweltfreundliche Mobilität	
Beschreibung:	In Unternehmen und Behörden, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen mit dem Ziel, die Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg und bei Dienstfahrten/-reisen nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, hat die Führung eine besondere Verantwortung. Mit der Übernahme einer Vorbildfunktion wird sie dieser Verantwortung gerecht. Konkret bedeutet dies, dass sich die Unternehmensführung und Mitglieder des Managements in besonderer Weise den BMM-Zielen verpflichtet fühlen und wo immer es möglich ist, auf Flugreisen und fossil angetriebene Dienstwagen verzichten und stattdessen das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel oder E-Fahrzeuge nutzen und dies auch entsprechend bekannt machen. Auch empfiehlt sich eine Teilnahme an den unter Ansatz B-3 genannten Aktionen.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung / Management
Aufwand/Kosten:	keine

Handlungsfeld C: Förderung von Koordination und Vernetzung

In diesem Handlungsfeld geht es vor allem darum, Lösungen bereitzustellen, damit sich z. B. Mitarbeiter in einem Unternehmen oder an einem Gewerbestandort miteinander vernetzen können (Zusammenführen von Fahrtangebot und Nachfrage), so dass PKW-Fahrten vermieden oder effizienter durchgeführt werden können. Zu solchen Lösungen können auch Anreizsysteme zählen. Darüber hinaus lassen sich hierunter Lösungen fassen, die es Initiatoren von BMM-Aktionen und potenziellen Teilnehmern ermöglichen, sich zu organisieren. Auch die Koordination von BMM-Maßnahmen mit Projekten und Initiativen, die ähnliche Ziele verfolgen (z. B. mit Initiativen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements), so dass Synergien entstehen, fällt hierunter.

Die nachfolgend vorgestellten Maßnahmen sollten mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern A (Rahmenbedingungen positiv beeinflussen) und D (Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote) verknüpft werden.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Ansatz C-1: Vernetzung auf Arbeitswegen / Pendlernetzwerk

C-1-1: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft in Unternehmen (unternehmensinternes Pendler-Ridesharing)	
Beschreibung:	Arbeitskollegen in kleineren Unternehmen kennen sich meist so gut, dass sich Fahrgemeinschaften bei Bedarf „von selbst“ bilden. In größeren Unternehmen ist jedoch nicht mehr unbedingt gewährleistet, dass sich alle Arbeitskollegen kennen und somit Angebot und Bedarf nach Fahrgemeinschaften durchgängig bekannt sind. Um Anbieter und Nachfrager von Fahrgemeinschaften – sowohl regelmäßig als auch im Gelegenheitsverkehr – zusammenzuführen, werden Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften angeboten: ➨ Einfachste Lösung: An einem zentralen Punkt im Unternehmen, den möglichst viele Mitarbeiter frequentieren (z. B. zentraler Gebäudezugang/Pforte, Kantine), wird ein **„Schwarzes Brett“ für Mitfahrangebote und -gesuche** platziert. Gegebenenfalls macht sich diese einfache Lösung nach einer Kontaktaufnahme der betreffenden Personen selbst überflüssig, wenn diese sich im Weiteren im direkten Kontakt abstimmen. ➨ Eine digitale Lösung für Fahrgemeinschaften ist ein f**irmeneigenes Mitfahrer-Portal** im firmeneigenen Intranet. Mitfahrangebote und -gesuche sollten hier als „Anzeige“ eingestellt und über Suchfunktionen nach Start, Ziel, Tag und Uhrzeit gefiltert werden können – im einfachsten Fall auf Basis einer Excel-Tabelle. Besteht bereits ein firmeneigenes Mobilitätsportal im Intranet (→ Maßnahme B-1-2), sollte das Mitfahrer-Portal integriert werden. ➨ Alternativ können die Mitarbeiter auch auf **App-Lösungen von externen Anbietern** aufmerksam gemacht werden, z. B. Smartphone-Apps (z. B. TwoGo, BlaBlaCar oder PendlerPortal)
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeiter
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

C-1-2: Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft an Gewerbestandorten (unternehmensübergreifendes Pendler-Ridesharing)	
Beschreibung:	Erst mit größeren Pendlerzahlen steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Nachfrage nach Mitfahrgelegenheiten durch ein entsprechendes Angebot gedeckt ist. Kleine Unternehmen sind daher gegenüber größeren im Nachteil. An Gewerbestandorten mit mehreren, räumlich konzentrierten Unternehmen bietet es sich also an, unternehmensübergreifende Vernetzungsmöglichkeiten für Fahrgemeinschaft zu schaffen, um den Pool der Fahrtoptionen zu vergrößern. Als Lösung kommt ein **digitales, auf den Gewerbestandort ausgerichtetes Mitfahrer-Portal** im Internet infrage, das allen dort Beschäftigten zugänglich ist (ggf. über einen persönlichen Account). Dies setzt eine Kooperation der am Standort ansässigen Unternehmen voraus. Eine solche Lösung lässt auch eine Bewertung von Fahrtanbietern durch die Mitfahrer und umgekehrt zu.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	Ein solches unternehmensübergreifendes Pendlerportal bietet sich vor allem für Gewerbestandorte an, die weniger gut an den ÖPNV angebunden sind: - Industriegebiet am Binnenhafen - Industrie- und InnovationsCentrum Eberswalde (IIC) - Landesbehördenzentrum am Südend - Technologie- und Gewerbepark Eberswalde (TGE) - Wirtschafts-Verkehrs-Zentrum Am Flugplatz
geeignet für:	Gewerbestandorte mit mehreren Unternehmen / öffentlichen Verwaltungen, die weniger gut an den ÖPNV angebunden sind
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	gering

Ansatz C-2: Vernetzung auf Dienstfahrten und Dienstreisen

C-2-1: Mobilitätsportal mit vernetzter Reisebuchung	
Beschreibung:	Ein Mobilitätsportal im Intranet mit personalisierten Accounts der Mitarbeiter ermöglicht das Buchen bzw. Reservieren von Dienstfahrzeugen (PKW, Fahrrad, Pedelecs). Gleichzeitig wird das Vernetzen von Dienstreiseaktivitäten möglich, wenn auf Kollegen aufmerksam gemacht wird, die in etwa zur gleichen Zeit auf der gleichen Relation (oder einer Teilstrecke) bereits ein Fahrzeug gebucht haben. Dadurch wird es den Mitarbeitern möglich, ihre Dienstreise/-fahrten zu koordinieren und somit die Umwelt zu schonen und Geld zu sparen.
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter
Aufwand/Kosten:	mittel

Ansatz C-3: Anreize zur Vernetzung

C-3-1: Bevorzugung von Fahrgemeinschaftsstellplätzen	
Beschreibung:	Fahrgemeinschaften auf Arbeitswegen verringern die Zahl der PKW-Fahrten sowie den Stellplatzbedarf auf dem Firmengelände und sind daher auch im Interesse des Unternehmens. Sofern Stellplätze auf dem Firmengelände bereitgestellt werden oder im näheren Umfeld angemietet werden, können Fahrgemeinschaften gefördert werden, in dem sie Stellplatz-Privilegien gegenüber anderen PKW-Pendlern erhalten, z. B.: - Kennzeichnung und Bewerbung der Stellplätze - Stellplatzgarantie - bevorzugte Lage des Stellplatzes - Kostenfreiheit (falls Gebühren erhoben werden)
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Aufwand/Kosten:	gering
C-3-2: Finanzielle/materielle Förderung von Fahrgemeinschaften	
Beschreibung:	Poolen (Bilden von Fahrgemeinschaften) lohnt sich: Mitarbeiter, die nachweislich regelmäßige Fahrgemeinschaften bilden, auch Teilstrecken und Dienstfahrten, erhalten einen materiellen oder finanziellen Bonus vom Unternehmen. Gegebenenfalls sind vorab noch tarif- und steuerrechtliche Fragen zu klären.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

Ansatz C-4: Förderung von Synergien mit anderen Bereichen

C-4-1: Eco- und Safety-Fahrtraining für Mitarbeiter	
Beschreibung:	Energiesparendes Fahren ist erfordert eine vorausschauende und defensive Fahrweise. Die kompetente Nutzung der Motorentechnologie und einer vorausschauenden Fahrweise führen zu Einsparungen im Verbrauch bzw. bei den Verschleißkosten (Kostenreduktion) und bei den verkehrsbedingten Schadstoffemissionen (Klimaschutz). Die Maßnahme beinhaltet ein eintägiges oder halbtägiges Eco-Fahrtraining für Mitarbeiter, die Betriebsfahrzeuge steuern, für Außendienstmitarbeiter oder für alle Mitarbeiter, die für ihren Arbeitsweg den PKW nutzen. Entsprechende Trainings bieten beispielweise verschiedene Berufsgenossenschaften oder der ADAC an. Das Eco-Fahrtraining kann mit einem Safety-Fahrtraining verknüpft werden, bei dem das rechtzeitige Erkennen von Gefahrensituationen sowie das angemessene Reagieren darauf eingeübt wird und das ebenfalls eine vorausschauende Fahrweise erfordert.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltung jeder Größenordnung und Branche, vorrangig aber Unternehmen/Behörden mit Fuhrpark (insb. Außendienstmitarbeiter mit hoher Kilometerleistung pro Jahr)
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Mitarbeiter, Berufsgenossenschaften oder ADAC
Aufwand/Kosten:	gering

C-4-2: Koordination von BMM & BGM	
Beschreibung:	Aktionen und Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) lassen sich oftmals thematisch sehr gut mit denen des Betriebliches Gesundheitsmanagements verknüpfen, z. B.: ➨ Förderung von Bewegung durch die Nutzung des Fahrrads auf Arbeitswegen ➨ Betriebliche Abläufe werden so organisiert, dass für Mitarbeiter Zeitdruck bei der beruflich bedingten Verkehrsteilnahme vermieden wird

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	➨ Tour- und Zeitplanungen erfolgen unter Zugrundelegung realistischer Annahmen und mit „Pufferzeiten“ ➨ Verkehrssicherheitsthemen werden systematisch und regelmäßig behandelt ➨ Teilnahme an Schwerpunktaktionen der Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats
geeignet für:	mittlere bis große Unternehmen/Behörden jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitern
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager und Gesundheitsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

Handlungsfeld D: Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote

Diesem Handlungsfeld sind Ansätze und Maßnahmen zugeordnet, die die Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung bei der Mitarbeitermobilität begünstigen und die PKW-Nutzung erschweren oder zumindest umweltfreundlicher gestalten. Dabei geht es sowohl um die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur, aber auch um organisatorische Ansätze und finanzielle Anreize.

Die nachfolgend vorgestellten Maßnahmen sollten mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern A (Rahmenbedingungen positiv beeinflussen) und C (Förderung innovativer Mobilitäts- und Serviceangebote) verknüpft werden.

Ansatz D-1: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – ÖPNV-Nutzung attraktiver machen

D-1-1: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Betriebsstandorts	
Beschreibung:	Die meisten Unternehmen und Behörden haben eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung. Es kann jedoch sein, dass die Bushaltestelle schwierig zu erreichen ist (ggf. Verlegung der Haltestelle oder bessere Zuwegung) oder das Fahrplanangebot nicht den Schichtzeiten im Unternehmen bzw. den Arbeitsgewohnheiten der Beschäftigten entspricht (Betriebszeiten, Taktung, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Linienführung). Nicht selten könnte hier nachgebessert werden. Dies setzt jedoch voraus, dass das Verkehrsunternehmen die Änderungswünsche potenzieller ÖPNV-Pendler kennt. Die Maßnahme sieht vor, dass das Unternehmen auf eigene Initiative a) die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit dem ÖPNV-Angebot sowie konkrete Verbesserungswünsche ermittelt (z. B. über eine Mitarbeiterbefragung) und b) Kontakt mit dem Verkehrsunternehmen aufnimmt, um gemeinsam nach Lösungen und Umsetzungsmöglichkeiten für die Verbesserungswünsche zu suchen. Es hat sich bewährt, zu diesem Zweck eine kleine, effizient besetzte Arbeitsgruppe einzurichten, die besetzt ist mit je einem Vertreter der

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	Unternehmensführung und der Mitarbeiter, ggf. dem Mobilitätsmanager, einem Vertreter des Verkehrsunternehmens BBG und des Landkreises Barnim (ÖPNV-Aufgabenträger) und der Stadt Eberswalde. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, die Situation und die Änderungswünsche realistisch zu bewerten und, falls möglich, konkrete Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Durch diese Zusammenarbeit entsteht auch ein Bewusstsein für das „Machbare“ auf Seiten der ÖPNV-Nutzer und Netzwerk der relevanten Partner für künftige Anpassungen. Die Maßnahme lässt sich auch gut auf Gewerbestandorte mit mehreren Unternehmen übertragen. In diesem Fall sollten Vertreter aus allen Unternehmen in der Arbeitsgruppe vertreten sein. Diese Arbeitsgruppe kann auch regelmäßig zusammenkommen (z. B. einmal jährlich), um anstehende Probleme zu besprechen.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Vertreter von Unternehmensführung und Mitarbeiter ggf. Mobilitätsmanager, Verkehrsunternehmens, BBG, ggf. LK Barnim und Stadt Eberswalde
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

D-1-2: Sponsoring eines Fahrgastunterstands für die Bushaltestelle am Betriebsstandort	
Beschreibung:	Die Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung wird auch von den Zugangsbedingungen beeinflusst. Mitarbeiter sollten daher auf ihrem Heimweg von der Arbeit nicht im Regen stehen müssen, wenn sie auf den Bus warten. In diesem Fall kann ein Unternehmen beispielweise einen Fahrgastunterstand an der Haltestelle (Buswartehalle) ganz oder zumindest teilweise finanzieren.
geeignet für:	Unternehmen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, Stadt Eberswalde, BBG
Aufwand/Kosten:	mittel

D-1-3: Finanzielle Förderung der ÖPNV-Nutzung – VBB-Firmenticket für Mitarbeiter	
Beschreibung:	Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bietet ein neu gestaltetes VBB-Firmenticket mit Arbeitgeberzuschuss an. Bei dem Firmenticket zahlt der Arbeitgeber einen individuell vereinbarten Zuschuss, der den Ticketpreis für den Arbeitnehmer entsprechend senkt. Zusätzlich enthält das VBB-Firmenticket einen ÖPNV-Rabatt: ➨ AG-Zuschuss von mind. 10 EUR → 4 EUR AN-Rabatt ➨ AG-Zuschuss von mind. 15 EUR → 8 EUR AN-Rabatt Durch diese Kombination wird das Fahren mit Bahn und Bus also günstiger. Im Prinzip kann jede VBB-Umweltkarte (Jahres-Abo) zu einem personengebundenen VBB-Firmenticket werden. Die Mindestabnahme für teilnehmende Arbeitgeber liegt bei 5 Tickets; die Mindestvertragslaufzeit beträgt 12 Monate. Für Arbeitgeber ist das VBB-Firmenticket vorteilhaft bei der Mitarbeitergewinnung und -bindung, denn neben der Preisersparnis für den Arbeitnehmer auf seinem Arbeitsweg kann das Ticket auch für Dienstwege

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	und für private Freizeitfahrten (je nach Ticketart sogar einschl. der Personenmitnahme zu bestimmten Zeiten) genutzt werden. Zudem spart das Unternehmen bei den Kosten für die Dienstfahrten eines Mitarbeiters im Gültigkeitsbereich seines VBB-Firmentickets. Der Bezug des VBB-Firmentickets und das Aushandeln der Konditionen erfolgt über die BBG.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen ab 5 Mitarbeiter und jeder Branche
Akteure:	Unternehmensführung, BBG
Aufwand/Kosten:	mittel

Ansatz D-2: Alternativen zum eigenen Pkw schaffen – Fahrradnutzung attraktiver machen

D-2-1: Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten	
Beschreibung:	Das Unternehmen fördert die Fahrradmobilität seiner Mitarbeiter durch witterungsgeschützte und gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten. Dies kann eine Abstellanlage auf dem firmeneigenen Freigelände mit Fahrradanlehnbügeln, Überdachung und ggf. abschließbarer Einzäunung (*Beispiel: Fahrradabstellanlage am Unternehmenssitz der GLG Gesellschaft für Leben und Gesundheit in Eberswalde*) oder eine Gruppe von abschließbaren Fahrradboxen sein. Diverse Straßenmöbelhersteller haben entsprechende Objekte im Angebot. Alternativ kann auch ein gut zugänglicher, möglichst ebenerdiger Raum in einem Firmengebäude entsprechend ausgestattet werden.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

D-2-2: Duschen, Umkleideräume und Trockenschränke für Radfahrer	
Beschreibung:	Gerade sportliche Fahrradfahrer geraten meist ins Schwitzen und das Radfahren ist in der Regel auch nur in Freizeitkleidung praktikabel. Dies steht im Gegensatz zur formaleren Arbeitskleidung (z. B. Uniform, Anzug oder Kostüm), die Mitarbeiter nicht selten tragen wollen oder sogar müssen und halten diese davon ab, das Fahrrad auf Arbeitswegen zu nutzen. Unternehmen können dieses Nutzungshemmnis beseitigen, wenn sie für ihre fahrradfahrenden Mitarbeiter Umkleideräume mit Duschen und Trockenschränken zur Verfügung stellen.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	mittel

D-2-3: E-Ladestation für Pedelecs/E-Bikes

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Beschreibung:	Pedelecs bzw. E-Bikes vergrößern den Aktionsradius von Fahrrädern. Durch das kostenfreie Bereitstellen von E-Ladestation für Pedelecs bzw. E-Bikes (ggf. in Kooperation mit dem örtlichen Energieversorger) können Unternehmen den Anteil der Zweiradfahrer unter ihren Berufspendlern erhöhen. Die Maßnahme lässt sich sehr gut mit Maßnahme D-2-1 (Bereitstellung von witterungsgeschützten und gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten) kombinieren.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. örtlicher Energieversorger (E.ON edis)
Aufwand/Kosten:	gering

D-2-4: Dienstrad-Leasing	
Beschreibung:	Dienstrad-Leasing funktioniert ähnlich wie das etablierte Dienstwagen-Leasing. Der Leasing-Gegenstand ist jedoch kein PKW, sondern ein Fahrrad, ein Pedelec oder ein E-Bike. Analog zu einem Dienstwagen kann der Mitarbeiter sein Dienstrad auch privat nutzen, u. a. für den Weg von und zur Arbeit. Der Arbeitgeber (Leasingnehmer) least den Gegenstand (Zweirad) und überlässt es dem Arbeitnehmer zur Nutzung. Der Arbeitnehmer wiederum hat die Möglichkeit, sich für eine Gehaltsumwandlung zu entscheiden, d. h. einen Teil des vertraglichen Arbeitsentgelts nicht in bar, sondern als Sachbezug für den Zeitraum der Überlassung des Leasinggegenstands (= Zweirad) zu erhalten. Dieser geldwerte Vorteil ist vom Arbeitnehmer seit 2020 pauschal mit lediglich 0,25 % des Bruttolistenpreises zu versteuern. Bei der Gehaltsumwandlung reduzieren sich auch die Sozialausgaben für Mitarbeiter und Arbeitgeber. Vorsteuerabzugsberechtigte Arbeitgeber können die enthaltene Umsatzsteuer vom Umwandlungsbetrag abziehen und damit die Leasingkosten für den Arbeitnehmer senken. Übernimmt der Arbeitgeber zusätzlich zum Gehalt sogar die kompletten Leasingkosten für den Arbeitnehmer (also ohne Gehaltsumwandlung), ist das Dienstrad-Leasing für den Arbeitnehmer komplett steuerfrei. Das macht das Modell für Arbeitgeber und Mitarbeiter attraktiv und das Leasing eines Fahrrads, Pedelecs oder E-Bikes um bis zu 40 % günstiger als den Direktkauf. Darüber hinaus kann der Arbeitgeber den Mitarbeiter mit weiteren Zuschüssen unterstützen, z. B. durch einen monatlichen Zuschuss zur Nutzungsrate oder die Übernahme der Kosten für Serviceleistungen wie eine Fahrradversicherung oder Inspektionskosten. Bei tarifgebundenen Unternehmen oder bei Beamten im öffentlichen Dienst ist eine Umwandlung des Tarifgehalts in der der Regel nicht möglich. Hier bestehen die Möglichkeit einer Gehaltsumwandlung von außer- oder übertariflichen Zahlungen, die nicht im Tarifvertrag geregelt sind (z. B. Weihnachtsgeld, Sonderprämien oder spezielle Gesundheitsbudgets). Oder die kompletten Leasingkosten werden vom Arbeitgeber zusätzlich zum Gehalt übernommen (s. o.). Grundsätzlich hat der Arbeitgeber auch die Möglichkeit, das Dienstrad für den Mitarbeiter zu kaufen. In der Praxis hat sich aber das Leasing-Modell bei spezialisierten Leasinganbietern durchgesetzt. Der Mitarbeiter wählt dann sein Rad bei einem Vertragsfahrradhändler des

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	Leasinganbieters aus. Der Arbeitgeber hat die Möglichkeit, die Auswahl auf bestimmte Modelle zu beschränken.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, ggf. Leasinganbieter
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

Ansatz D-3: Alternativen zum eigenen Pkw – umweltverträglichere PKW-Nutzung

D-3-1: Umstellung von Dienstwagen/ Poolfahrzeugen auf E-Fahrzeuge	
Beschreibung:	Die Umstellung von Dienstwagen und Poolfahrzeugen auf E-Fahrzeuge entspricht den klimapolitischen Zielen und ist ein Beitrag zum Umweltschutz. Eine Verknüpfung mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement bietet sich an, solange Dienstwagennutzer frei sind in der Auswahl der Antriebsform ihrer Fahrzeuge. Durch das Setzen entsprechender Anreize, z. B. Kosteneinsparungen oder sonstige Mehrwerte, lässt sich die Entscheidung zugunsten von E-Fahrzeugen beeinflussen.
	Beispiel: Elektrofahrzeug Programm Deutschland 2015 bei SAP *Dienstwagennutzer, die sich für ein E-Fahrzeug entscheiden, erhielten folgende Vergünstigungen:* ➨ *SAP-Beteiligung an den Batteriekosten und kostenloses Laden* ➨ *kürzere Fahrzeugnutzungsdauer (24 statt 48 Monate)* ➨ *bevorzugter Stellplatz*
	Die Maßnahme trägt dazu bei, Vorbehalte und Nutzungshemmnisse gegenüber der neuen Technologie bei den Mitarbeitern abzubauen. Zudem wird die Sichtbarkeit von E-Fahrzeugen im Straßenbild erhöht, was sich positiv auf die Akzeptanz der E-Mobilität in der Bevölkerung auswirkt. Die Maßnahme kann durch bereitgestellte E-Ladesäulen auf dem firmeneigenen Parkplatz ergänzt werden.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Branche mit Dienstwagen und/oder Betriebsfahrzeugen
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	mittel bis groß

Ansatz D-4: Parkraummanagement für PKW-Nutzer

D-4-1: Bewirtschaftung von Mitarbeiterparkplätzen	
Beschreibung:	Unternehmen mit einem eigenen Mitarbeiterparkplatz können diesen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements bewirtschaften und dadurch eine gewisse Lenkungswirkung vom PKW und hin zu ÖPNV- und Fahrradnutzung entfalten. So besteht beispielsweise die Möglichkeit, die Stellplatzzahl um die Zahl der in Eberswalde wohnenden Mitarbeiter (ganz oder teilweise)

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	zu reduzieren, denn diese können auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zur Arbeit gelangen; Alternativ können die Stellplätze mit einer Gebühr belegt und/oder unter den Mitarbeitern versteigert werden. Die erwirtschafteten Einnahmen werden dann zweckgebunden für BMM-Maßnahmen zur Förderung der Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung verwendet. Auch ist es möglich, den Zugang zum Mitarbeiterparkplatz an ein VBB-Firmenticket zu knüpfen (vgl. Maßnahme D-1-3), mit dem sichdie Schranke zum Parkplatz öffnet. Aber auch viele andere Lösungen sind denkbar.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

Ansatz D-5: Dienstreisemanagement

D-5-1: Bahncard für Mitarbeiter	
Beschreibung:	Unternehmen, deren Mitarbeiter häufiger innerdeutsche Dienstfahrten und Dienstreisen haben, können ihre Umweltbilanz verbessern, indem sie verstärkt auf Bahnfahrten statt auf PKW-Fahrten und innerdeutsche Flüge setzen. Die Deutsche Bahn bietet Geschäftskunden hierfür die BahnCard Business an. Je nach Reisaufkommen der betreffenden Mitarbeiter kommt eine BahnCard Business 25, 50 oder 100 in Betracht. Der BahnCard-Inhaber erhält dann – analog zur privaten BahnCard – einen Preisnachlass von 25 % oder 50 % auf den Ticketpreis bei Bahnfahrten. Geschäftskunden gewährt die Deutsche Bahn zusätzlich einen umsatzabhängigen Geschäftskundenrabatt von 3 bis 5 % auf den regulären Flexpreis. Für Vielfahrer ab einem jährlichen Fahrscheinumsatz von (Stand 2020) 7.318 EUR (2. Klasse) bzw. von 12.198 EUR (1. Klasse) kommt auch die BahnCard 100 als Gesamtnetzkarte in Betracht Die BahnCard-Ermäßigungen gelten nicht für Fahrten im Busliniennetz der BBG. Alle BahnCards sind persönlich und somit nicht auf andere Mitarbeiter übertragbar. Ähnlich wie beim VBB-Firmenticket (vgl. Maßnahme D-1-3) profitieren die Mitarbeiter aber auch bei ihren Privatreisen von BahnCard-Vorteilen. Im Sinne der Mitarbeitergewinnung und -bindung ist dies – neben den Einspareffekten bei Dienstfahrten bzw. -reisen – ein weiterer Pluspunkt aus Sicht des Unternehmens
geeignet für:	Unternehmen jeder Größenordnung und jeder Branche, deren Mitarbeiter häufiger innerdeutsche Dienstfahrten und Dienstreisen machen
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Deutsche Bahn
Aufwand/Kosten:	gering bis mittel

D-5-2: Dienst-Pedelec für innerörtliche Dienstfahrten	
Beschreibung:	Viele innerörtliche Dienstfahrten lassen sich statt mit dem PKW auch mit einem Fahrrad oder einem Pedelec durchführen (Beispiel: GLG-Dienstrad für Dienstfahrten zwischen den Standorten in Eberswalde).

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	Anstatt oder ergänzend zu einem PKW wird daher ein Dienst-Pedelec angeboten. Neben der Entlastung der Umwelt von PKW-Fahrten ist dies für viele Nutzer auch die erste Berührung mit einem Pedelec und damit ein Erlebniseffekt, der möglicherweise seine künftige Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen oder in seiner Freizeit beeinflusst. Sind immer mal wieder kleinere Lasten zu transportieren, sollte die Anschaffung eines E-Lastenrads in Betracht gezogen werden. Für weiter entfernte Dienstfahrten oder Dienstreisen kann das Pedelec auch in der Version Falt- bzw. Klapprad beschafft werden, das problemlos im ÖPNV oder auf Bahnreisen mitgenommen werden kann und Mobilität auf der ersten/letzten Meile bietet. Mit dem Dienst-Pedelec setzt das Unternehmen ein sichtbares Zeichen im Stadtbild (Vorbildfunktion), was sich positiv auf das Unternehmensimage auswirkt.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager
Aufwand/Kosten:	gering

C-5-3: Fahrzeugpool mit geteilten Fahrzeugen	
Beschreibung:	Mehrere an einem Standort ansässige Unternehmen führen ihre jeweils nicht vollständig ausgelasteten Fahrzeugflotten in einem gemeinsamen Fahrzeugpool zusammen. Hierdurch wird die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge verbessert und die am Sharing teilnehmenden Unternehmen sparen Kosten für die Fahrzeugvorhaltung. Vorab sind jedoch steuer- und versicherungsrechtliche Fragen zu klären. Alternativ können Unternehmen mit dem örtlichen Carsharing-Anbieter (aktuell: BARshare) kooperieren: Statt ein eigenes Poolfahrzeug vorzuhalten, werden Carsharing-Fahrzeuge genutzt. Das Unternehmen garantiert dem Carsharing-Anbieter eine Mindestabnahmemenge, während dieser sich im Gegenzug dazu verpflichtet, ein entsprechendes Fahrzeug in den vereinbarten Zeiträumen bereitzustellen. Der Vorteil für das Unternehmen liegt in den eingesparten Differenzkosten zwischen dem nicht beschafften Poolfahrzeug und den Ausgaben für das Carsharing-Fahrzeug. Der Carsharing-Anbieter profitiert von einer Grundauslastung für seine Fahrzeugflotte.
geeignet für:	Unternehmen / öffentliche Verwaltungen jeder Größenordnung und Branche
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. Mobilitätsmanager, Carsharing-Anbieter BARshare
Aufwand/Kosten:	mittel

D-5-4: Mobilitätsguthaben für Mitarbeiter	
Beschreibung:	Mitarbeiter erhalten ein Mobilitätsguthaben, das für Arbeitswege, bei Dienstfahrten bzw. -reisen und ggf. auch bei Privatfahrten (Incentivierung) genutzt werden kann. Der Mitarbeiter wählt dabei nach eigener Abwägung aus einem vorgebebenen Pool das Verkehrsmittel, welches ihm für den jeweiligen Weg am günstigsten erscheint. Innerhalb des Verkehrsmittel-Pools werden die Anreize dabei so gesetzt, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel ein geringeres Budget erfordern, deren Nutzung somit also günstiger ist. So können beispielsweise

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

	dienstwagenberechtigte Mitarbeiter, die sich für ein kleineres Fahrzeug entscheiden, den Differenzwert zum bisherigen Dienstwagen in Form eines Mobilitätsbudgets erhalten, das dann nach Bedarf für andere Verkehrsmittel genutzt werden kann. *Beispiel: Die Volkswagen AG bietet ihren Mitarbeitern finanzielle Anreize für Ridepooling bei Dienstfahrten bzw. -reisen: Wer poolt, bekommt mehr Reisekosten erstattet.* Unternehmen, die den Verwaltungsaufwand scheuen, können auf kommerzielle Dienstleistungsanbieter zurückgreifen (z. B. moovel, MOBIKO). Diese bieten entsprechende Konzepte und Services für Mitarbeiter-Mobilitätskonten bzw. Mobilitätsguthaben.
geeignet für:	Unternehmen jeder Branche ab ca. 50 Mitarbeitenden
Akteure:	Unternehmensführung, ggf. externer Dienstleister
Aufwand/Kosten:	mittel

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

8 Mobilitätsmanagement – von der Idee zur Etablierung

Vier Schritte zu einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement

Damit Mobilitätsmanagement – ob kommunal, betrieblich oder auf andere Zielgruppen ausgerichtet – nicht am Bedarf vorbei geht, sondern die angestrebten Wirkungen entfalten kann, ist neben einem langen Atem vor allem ein systematisches Vorgehen erforderlich, das durch vier wesentliche Schritte gekennzeichnet ist (vgl. Abbildung 2). Eine Querschnittsaufgabe stellt dabei das kontinuierliche Einbeziehen der Zielgruppen (Bürger, Mitarbeiter usw.) dar.

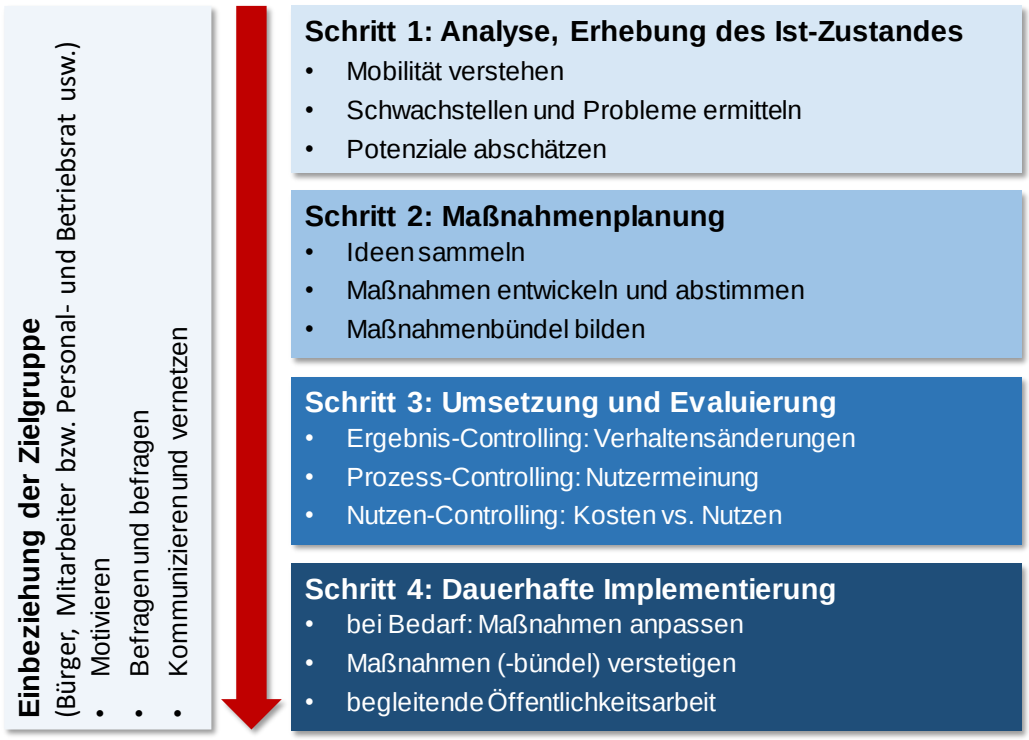

Abbildung 2: Mobilitätsmanagement – vier Schritte von der Idee zur Etablierung

Maßnahmen in Paketen bündeln

Mobilitätsmanagement zielt auf eine Veränderung der Verhaltensroutinen bei den Verkehrsteilnehmern ab. Solche Veränderungsprozesse erfordern einen ausgewogenen Mix aus Restriktionen und Anreizen, um Akzeptanz zu finden, und benötigen erfahrungsgemäß viel Zeit. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, empfiehlt es sich daher, nicht nur einzelne Mobilitätsmanagementmaßnahmen umzusetzen. Erfolgversprechender ist es, unterschiedliche, aber sorgfältig aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen zu einem Maßnahmenpaket zu bündeln. Zu beachten ist jedoch, dass der Abstimmungswand hierbei in der Regel höher ist, da mehr Akteure einzubinden und Interessen zu berücksichtigen sind als bei Einzelmaßnahmen.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH

Quartiersbezogener Ansatz

In Mischquartieren mit Wohnfunktion und Gewerbe ermöglicht es der quartiersbezogene Ansatz, Betriebliches Mobilitätsmanagement mit einem Kommunalen Mobilitätsmanagement (Quartiersmobilität) zu verknüpfen und Synergien für alle Beteiligten zu schaffen (Kosteneinsparungen, Stadtqualität und Umweltwirkung). Dies setzt eine Einbeziehung aller relevanten Akteure im Quartier voraus: Unternehmen, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, ggf. Schulen und die Hochschule sowie nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger.

Hieraus ergibt sich eine Reihe von Vorteilen:

- Das Einbeziehen aller Unternehmen im Quartier vergrößert die Teilnahmebereitschaft, wenn über die Vernetzung der Akteure am Betrieblichen Mobilitätsmanagement bereits teilnehmende Unternehmen weitere Unternehmen im Quartier ebenfalls von einer Teilnahme überzeugen.
- Je mehr Unternehmen und Bürger mitmachen, umso größer wird das Potenzial für mögliche Maßnahmen. Gerade beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement ermöglicht eine unternehmensübergreifende Betrachtung sowohl mehr als auch größer dimensionierte Maßnahmen. In den Diskussionen und Verhandlungen mit den Mobilitätsanbietern bietet dieses Nutzerpotenzial eine bessere Verhandlungsposition.
- Die Kooperation der Unternehmen kann die Maßnahmenumsetzung erleichtern, wenn alle Akteure an einem Strang ziehen. Gleichzeitig kann der Wettbewerb zwischen den Unternehmen bessere Lösungen hervorbringen.
- Einige der über das Betriebliche Mobilitätsmanagement erreichten Mobilitätsverbesserungen im Quartier kommen auch Bewohnern, Besuchern und nicht teilnehmenden Unternehmen zugute.
- Die Lösungen lassen sich bedarfsgerecht auf den jeweiligen Quartierstyp und die Bedarfe und Ressourcen der Akteure abstimmen.

Ein „Kümmerer“ ist wichtig

Generell zu beachten ist: **Mobilitätsmanagement ist kein Selbstläufer!** Wichtig ist es vielmehr, dass es eine verantwortliche Person gibt, deren Aufgabe es ist, regelmäßig und über einen längeren Zeitraum die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Blick zu haben und vorantreibt dafür kontinuierlich Mitstreiter und Unterstützer zu gewinnen: der Mobilitätsmanager als „Kümmerer“. Dies gilt für ein von der Stadtverwaltung initiiertes Kommunales Mobilitätsmanagement ebenso wie für das Betriebliche Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Dabei muss allen Beteiligten klar sein, dass die Wahrnehmung der damit verbundenen Aufgaben Arbeitszeit beansprucht und Geld kostet, und dass diese Aufgabe nur dann erfolgreich erledigt werden kann, wenn der Mobilitätsmanager einen entsprechenden Einfluss auf die Entscheidungsträger hat.

© 2020 PTV Transport Consult GmbH