

Ergebnisbericht Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in Kommunen

In der Zeit von September 2018 bis März 2019 erhielten zehn niedersächsische Kommunalverwaltungen eine kostenfreie Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Ziel war es, die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten hin zu umweltfreundlicheren Alternativen mit Unterstützung des Arbeitgebers zu erleichtern. Die Erstberatungen waren ein Teilprojekt eines DBU Projektes, das gemeinsam mit der U.A.N. und der Leuphana Universität Lüneburg durchgeführt wurde. Die Ergebnisse aus diesen Beratungen haben wir in diesem Papier zusammengefasst, sie zeigen beispielhaft die Möglichkeiten und Auswirkungen einer solchen Beratung.

Hintergrund

Die Kommunen sind für die nachhaltige Gestaltung unserer Mobilität zentrale Akteure, da sie den ÖPNV sicherstellen und die entscheidende Planungsinstanz für die Ausgestaltung von Straßen und Wegen innerhalb der Kommune sind. Weiterhin sind sie selber Arbeitgeberin, die einen eigenen Fuhrpark bedienen und deren Mitarbeiter*innen über Dienstreisen und Wege zur Arbeit das Verkehrsgeschehen vor Ort mit prägen. Als Arbeitgeber haben Kommunen die Möglichkeit die Verkehrsmittelwahl für die Arbeitswege ihrer Beschäftigten durch Anreize zu beeinflussen. Ein Teilziel der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (SDG 11.2, „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher widerstandsfähig und nachhaltig machen“) ist die Reduzierung der Verkehrsemissionen um bis zu 20 Prozent bis zum Jahr 2030.

Für die Wege zur Arbeit ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) immer noch das

Verkehrsmittel Nr. 1. Fast 80 Prozent des Berufsverkehrs erfolgt mit dem PKW¹. Mit einer Erstberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sollten beispielhaft Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie diese Wege nachhaltiger gestaltet werden können. Mobilitätsmanagementmaßnahmen in kommunalen Betrieben haben eine wichtige Vorbildfunktion.



Postkarte zur Bewerbung der kostenfreien Erstberatung Mobilitätsmanagement (Vorder- und Rückseite)

Was ist ein betriebliches Mobilitätsmanagement?

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist ein Baustein eines übergreifenden kommunalen Mobilitätskonzeptes. Es analysiert das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten (Arbeitswege), den Fuhrpark, Dienstreisen sowie den Kundenverkehr eines Betriebes und macht auf den jeweiligen Betrieb und seine Mitarbeiter/innen zugeschnittene Vorschläge für eine klimafreundlichere Mobilität. Es zielt damit auf eine Optimierung des Mobilitätsangebotes für die Arbeitswege und Dienstfahrten. Die Emissionen durch den beruflich bedingten Verkehr sollen durch alternative Mobilitätsangebote wie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die Verbesserung der Rad-

1. · Umweltbundesamt Daten zum Verkehr 2012

wegeverbindungen und ein umfassendes Informationsangebot zu verkehrsmittelübergreifenden emissionsarmen Beförderungsangeboten minimiert werden. Eine moderne Mobilitätsgestaltung unterstreicht neben einer spürbaren Kostenreduzierung auch die Attraktivität des Arbeitgebers, der durch vielfältige Mobilitätsangebote den Anforderungen und Bedarfen der Mitarbeiter entgegen kommt. Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst eine Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen, der Wohnstandorte und damit der Arbeitswege der Beschäftigten. Grundlage für die Entwicklung von klimafreundlichen Alternativen kann eine Erstberatung oder auch eine Befragung der Mitarbeiter/innen des jeweiligen Betriebes sein, um Angaben zu den Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnissen der Beschäftigten zu erhalten. In der Zeit von September 2018 bis März 2019 erhielten zehn niedersächsische Kommunalverwaltungen eine kostenfreie Erstberatung.

Ablauf einer Erstberatung

Eine „Erstberatung Mobilitätsmanagement“ umfasst ein 3–4-stündiges Gespräch von Mitarbeitern aus verschiedenen Abteilungen der Kommunalverwaltung und einem Mobilitätsberater zu den Arbeitswegen der Angestellten, dem kommunalen Fuhrpark, Dienstreisen sowie dem Kundenverkehr.

Die wichtigsten Ergebnisse der Bestandsaufnahme und der Möglichkeiten werden in einem Bericht zusammengefasst. Dieser Bericht enthält individuell zugeschnittene Maßnahmenvorschläge für ein klimafreundliches betriebliches Mobilitätsmanagement. Es werden lediglich Maßnahmen vorgeschlagen, die im eigenen Wirkungskreis der Verwaltungen umgesetzt werden können.

Erfahrungsaustausch

Im Anschluss an die Erstberatungen fand ein Erfahrungsaustausch der beteiligten Kommunen statt. Damit die Ergebnisse in den Kommunen ausgewertet werden konnten, wurden typische Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements von den einzelnen Kommunen in einer Liste abgefragt. Anschließend berichteten die einzelnen Teilnehmer*innen jeweils von ihren Erfahrungen mit der der Umsetzung bzw. Situation vor Ort.

Um den für die Thematik sensibilisierten Kommunen auch Möglichkeiten aufzuzeigen wie die Umsetzung von Maßnahmen finanziert werden kann, hat die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen über die Förderprogramme des Landes im Bereich nachhaltige Mobilität referiert.

Ergebnisse

Die Kommunen, die sich an der Erstberatung beteiligt haben, sind für das Thema nachhaltige Mobilität besonders sensibilisiert. Es haben sich sowohl Landkreise als auch Städte und kleinere Gemeinden beteiligt.

Ergebnisse aus den Beratungsberichten

Beispielhaft und verkürzt werden im Folgenden einige Empfehlungen aus den Berichten aufgeführt:

- › Etablieren einer/s Mobilitäts(management)-beauftragten
- › ausführliche Mitarbeiterbefragung zu Mobilitätsthemen
- › Durchführung Wohnstandortanalyse (anonymisiert) und Sichtbarmachung auf Landkarte
- › Klimabilanzierung unter Einbeziehung des Themenfeldes Mobilität
- › Analyse/Berechnung der Vollkosten eines bereitgestellten Mitarbeiter-Parkplatzes
- › (neue) Mitarbeiter umfassend informieren zu den Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität am Standort und auf Arbeitswegen (z.B. Begrüßungspaket mit entsprechenden Informationen)

- › Telearbeit/Homeoffice
- › verstärkte Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften (Arbeitswege und Dienstreisen),
- › Ausweisen von Parkplätzen an bevorzugten Stellen, für Fahrzeuge von Fahrgemeinschaften
- › möglichst hohe Bezuschussung von Jobtickets zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel²
- › Informationen zum Umweltverbund bereitstellen, auch zu den Umweltwirkungen
- › Einführung von Fahrradleasing
- › bedarfsgerechte Anschaffung weiterer Firmenfahrräder (möglichst mit Elektromotor) im Pool
- › bedarfsgerechte Schaffung weiterer Qualitäts-Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- › am Bahnhof ggf. abschließbare Fahrradboxen bzw. Stellplätze im Fahrradkäfig
- › Spinde bereitstellen und komfortable Duschkmöglichkeiten
- › verstärkte Teilnahme an der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" sowie der Aktion "Stadtradeln"
- › grundlegende Erfassung von mobilitätsbezogenen Daten aller dienstlich veranlassten Fahrten
- › In Besucherinfo zur Anreise umweltfreundliche Verkehrsmittel darstellen

Ergebnisse des Erfahrungsaustausches

Elektroauto und Stadtradeln

Besonders auffällig ist, dass fast alle Kommunen im Vorfeld ein Elektroauto beschafft haben und über entsprechende Ladesäulen verfügen. Außerdem verfügen fast alle über Dienstfahrräder und überdachte Fahrradstellplätze. Weiterhin ist auffällig, dass sich fast alle Kommunen an der Aktion Stadtradeln oder „Mit dem Rad zur Arbeit“ beteiligen. Diese Häufungen lassen darauf schließen, dass die teilnehmenden Kommunen schon vor Beginn der Erstberatung für das Thema Mobilität sensibilisiert waren. Offenbar sind die Teilnahme an den Stadtradel-Aktionen und die Beschaffung von Elektroautos die „Einstiegsdrogen“ in das Thema Mobilität.

Das unterstreicht noch einmal die Bedeutung der Teilnahme am Stadtradeln. Offensichtlich beabsichtigen diese Kommunen auch das Thema weiter zu verfolgen. Es fehlt möglicherweise an Ideen für weitere niedrigschwellige und einfach umzusetzende Maßnahmen.

Mobilitätsmanager*in

Es fällt auf, dass trotz umfangreicher Förderung durch Land und Bund keine Kommune einen Mobilitätsmanager beschäftigt. Dabei zeigt die Erfahrung, dass Ziele in Verwaltungen nicht weiter verfolgt werden, wenn es an Personal und Know-How für diese Aufgabe fehlt. Die Einstellung eines geförderten Mobilitätsmanagers ist eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität.

Parkplatzvergabe und Fahrgemeinschaften

Lediglich eine Kommune vergibt die Parkplätze nach Prioritäten, wie z.B. „Fahrgemeinschaften haben Vorrang“. Keine andere Kommune, auch nicht dort, wo Parkplätze knapp sind, vergibt diese nach Prioritäten.

Fahrgemeinschaften werden in keiner Kommune gefördert. Die Förderung von Fahrgemeinschaften gestaltet sich schwierig. Das Schwarze Brett zeigt kaum Wirkung. Diese könnte durch neue Medien (WhatsApp) oder notfalls Taxifahrten geliefert werden.

Dienstanweisung mit Vorrang für den ÖPNV

Vier Kommunen machen über eine Dienstanweisung Vorgaben für die Nutzung des ÖPNV/Rad bei Dienstreisen. In drei dieser Kommunen wird diese Dienstanweisung jedoch nur halbherzig umgesetzt. Es wird deutlich, dass eine solche Dienstanweisung nur dann befolgt wird, wenn die Hausspitze die Zielsetzung ernst nimmt und auf Umsetzung pocht. In einer Stadt wird die Dienstanweisung mit Priorität für Fahrräder und ÖPNV umgesetzt.

² Für die Bezuschussung eines Jobtickets im öffentlichen Dienst wird eine Einzelgenehmigung vom niedersächsischen Innenministerium benötigt

In einigen Kommunen enthält die Dienstanweisung den Zusatz, dass die Wahl des Verkehrsmittels nach Wirtschaftlichkeitskriterien erfolgen muss. In diesen Fällen wird das Auto dann häufig als die vermeintlich wirtschaftlichere Variante gewählt (ist sowieso da, es wird nur der Benzinverbrauch berechnet, etc.) Vereinzelt ist auch die dienstliche Nutzung des privaten PKW im Arbeitsvertrag festgeschrieben. Die km-Vergütung macht die Nutzung des privaten PKW an dieser Stelle wirtschaftlich. Alte Strukturen und Denkmuster müssen hier aufgebrochen werden

Abstellmöglichkeiten, Duschen, Fahrradleasing

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind in den meisten Kommunen gesichert und gut ausgebaut. Es fehlen allerdings überall Abstellplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger. Auf die neuen, erweiterten Funktionen für Räder sind die Abstellmöglichkeiten noch nicht ausgelegt.

In Syke sind in der Tiefgarage zwei Parkplätze dauerhaft für Fahrräder frei gemacht worden. Damit sind die Parkplätze nicht nur überdacht, sondern auch sicher. Im Sommer muss ein weiterer Parkplatz für Fahrräder freigegeben werden.

Das Fahrradleasing stellt aufgrund tariflicher Beschränkungen für Kommunen keine Flächenlösung dar. Im Landkreis Harburg wurden lokale Fahrradhändler/innen angesprochen, die Räder für Kreisangestellte vergünstigt abgeben.



Jobticket

Drei Kommunen bieten Ihren Mitarbeiter*innen ein Jobticket bzw. einen Zuschuss zum ÖPNV. Das sind Kommunen im erweiterten Speckgürtel großer Städte. Das Jobticket wird in verschiedenen Varianten diskutiert:

- › Als Dienstticket mit der Möglichkeit der privaten Nutzung,
- › mit Verpflichtung, das Ticket für Dienstreisen einzusetzen,
- › in Zusammenschluss mehrerer Arbeitgeber um die nötige Anzahl zu erreichen, Bsp. Aachen.
- › Finanzierung: Im Landkreis Harburg wurde das Jobticket aus den Einnahmen der Solaranlage finanziert. Inzwischen sind die Ausgaben für das Jobticket höher als die Einnahmen aus der Solaranlage. Es ist jedoch zum Wettbewerbsfaktor für die Anwerbung von Fachkräften geworden und ist auch nicht mehr wegzudenken.

Begrüßungspakt

Eine Kommune hat ein Begrüßungspaket für neue Mitarbeiter in dem es auch Hinweise auf den ÖPNV oder Radwegeverbindungen gibt. Auch enthalten die Anreiseinformationen für die Kommune keine Hinweise auf den ÖPNV. Diese Maßnahmen wären leicht und kostenneutral umzusetzen. Einige Kommunen gaben an, dass sie die Umsetzung planen.

Das Begrüßungspaket ist ein niederschwelliges Angebot für neue Mitarbeiter*innen mit einem großen Potenzial. Hier kann die neue Situation des Mitarbeitenden genutzt werden. Individuelle Veränderungen stellen eine Chance dar, eine Verhaltenssteuerung/-Änderung im Bereich der Mobilität hervorzurufen. Lediglich eine Kommune bietet eine Online-Plattform, in der dieses Angebot integriert ist. Es wird aber betont, dass es an Sichtbarkeit mangelt. Als Lösung / Weiterentwicklung des Begrüßungspakets wird ein Paten-Modell genannt.

Mitarbeiterbefragung

Fünf Kommunen planen eine Mitarbeiterbefragung. Diese kann große Potenziale und Chancen aufdecken, und zugleich auch Hindernisse und Verhaltensmuster der Mitarbeiter/innen verdeutlichen. Die vom Landkreis Verden vorgestellte Mitarbeiterbefragung verdeutlicht dies in anschaulicher Form. In der Diskussion zeigt sich, dass eine derartige Befragung vergleichsweise kostengünstig ist, aber mit großem organisatorischem Aufwand innerhalb der Verwaltung verbunden ist.



© istock.com/tomeng

Fazit

Insgesamt kann festgestellt werden, dass es in den beteiligten Kommunen bereits eine Sensibilität für das Thema „Nachhaltige Mobilität“ gab. Das wird belegt durch die Beschaffung von Elektrofahrzeugen für die Verwaltung und die Teilnahme an der Aktion Stadtradeln. Schließlich beweist schon die Teilnahme an der Erstberatung „betriebliches Mobilitätsmanagement“, dass die Kommunen an der Thematik interessiert sind.

Der Erfahrungsaustausch zeigt allerdings, dass es in den Verwaltungen kein Personal für diese Thematik gibt und dass daher auch niedrigschwellige Maßnahmen wie z.B. die Priorisierung der Parkplatzvergabe oder auch die Einführung eines Begrüßungspaketes mit Hinweis auf den ÖPNV und Radwege nicht direkt umgesetzt werden. Das Wirtschaftsministerium des Landes Niedersachsen und die Kommunalrichtlinie fördern die Einstellung von Mobilitätsberater*innen in den Kommunen mit attraktiven Zuschüssen. Neben den zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten sollten eventuell weitere Hilfestellungen im Bereich der Antragstellung für die Kommunen angeboten werden.

Durch die gleichzeitige Ansprache verschiedener Abteilungen in den Verwaltungen liegen - die notwendigen Informationen nun auf breiterer Basis vor. Die wichtigen Abteilungen sind auf den gleichen Kenntnisstand. Der Zeitraum für die Umsetzung weiterer Maßnahmen ist mit sechs Wochen (Ende März bis Mitte Mai) sehr kurz. Es kann daher zum jetzigen Zeitpunkt nur bedingt beurteilt werden, ob diese Methode erfolgversprechender ist, als z.B. allgemeine Vorträge. Erfahrungsgemäß brauchen Verwaltungen deutlich längere Zeiträume für die Umsetzung von Maßnahmen. Die Angaben zu den geplanten Umsetzungen sind ein deutlicher Hinweis darauf, dass weitere Maßnahmen in den Kommunen geplant sind.

Trotz allem wird auch deutlich: Es braucht weitere Unterstützungsangebote und Informationen von Land und Bund für die Einführung einer klimafreundlichen Mobilität in den Kommunen Niedersachsens. Die Erstberatungen, die Mitarbeiterbefragung und der Erfahrungsaustausch machen diesen Handlungsbedarf deutlich.