

- Abschlussbericht -

**„Mobilitätsberatung von Unternehmen“**

im Auftrag der Stadtverwaltung Trier

- Kurzfassung -

Trier, 28.03.05

## 1. Derzeitiger Stand

- a. Rund **60 Betriebe** haben eine Beschäftigtenzahl, die ein eigenständiges Mobilitätsmanagement ermöglicht. Bei einer Bündelung und Kooperation von mehreren Betrieben kommen zwischen 200 und 250 Betriebe mit über 20.000 Beschäftigten für ein betriebliches Mobilitätsmanagement in Frage.
- b. Mit einer **GIS gestützten Karte** der Region Trier wird derzeit versucht, alle großen Betriebe der Stadt Trier inkl. ihrer Mitarbeiter zu verorten. Damit soll dann die weitere Potenzialermittlung und Angebotsplanung von Mitfahrgelegenheiten und öffentlichem Verkehr etc. erfolgen.
- c. Den **drei Krankenhäusern** wurde in der Anlauf- und Testphase exklusiv die Idee des betrieblichen Mobilitätsmanagements präsentiert. Alle drei Betriebe erklärten nicht nur ihr grundsätzliches Interesse am Thema, sondern nahmen mit Vertreter der Geschäftsführung und der Mitarbeitervertretung an zwei gemeinsamen Workshops teil. Darüber hinaus sind sie bereit, sich in eine offene Arbeitsgemeinschaft mit anderen Betrieben einzubringen.
- d. Mit dem **neu entwickelten Pre-Scan** wurden die wichtigsten Betriebsdaten, die bisherigen Aktivitäten und die bestehenden Kommunikationswege der drei Krankenhäuser erfasst. Die interessantesten Ergebnisse des Pre-Scan sind: Zum Teil waren die drei Häuser hier bereits in der Vergangenheit aktiv. Dies erfolgte jedoch nur in Teilsegmenten und mit mäßigem Erfolg. Alle drei Häuser betreiben ein Stellplatzmanagement und versuchten mit mäßigem Erfolg die Organisation von Mitfahrgelegenheiten. Ein Jobticket wird nur vom Brüderkrankenhaus angeboten. Serviceangebote für Radfahrer gibt es kaum.
- e. Als **erster Pilotbetrieb** steht das Mutterhaus der Borromäerinnen zur Verfügung. Besonders erfreulich ist dabei die **Finanzierungsbeteiligung** des Mutterhauses. Als Einstieg wird hier eine umfassende Betriebsanalyse vorgenommen, um einen betrieblichen Mobilitätsplan zu erstellen. Im Verfahren ist auch ein betriebsinterner Workshop eingeschlossen. Dieser dient der hausinternen Veröffentlichung der Analyseergebnisse und der Sondierung möglicher Maßnahmen.
- f. Die **IHK Trier** steht dem Thema grundsätzlich positiv und aufgeschlossen gegenüber. Sie kann sich eine Unterstützung des Prozesses durchaus vorstellen, wobei die regionale Zuständigkeit der IHK Trier und personelle Umstrukturierungen im zuständigen Referat zu berücksichtigen sind.
- g. Auf der eintägigen **Informationsveranstaltung** am 20. September 2004 im Rahmen der „Europäischen Woche der Mobilität“ wurde mit Vorträgen von bundesweit anerkannten Experten Inhalte und Vorgehensweise des betrieblichen Mobilitätsmanagements vorgestellt. Mit dem Thema „Gesundheit und Fitness“ wurde ein **bundesweit einmaliger Schwerpunkt** auf einen besonders wichtigen Aspekt des betrieblichen Mobilitätsmanagements gelegt.

- h. Das **aufwendige Einladungsverfahren** war relativ erfolgreich. So folgten rund 30 Betriebe der Einladung. 20 weitere Betriebe haben ihr Interesse am Thema bekundet. Wie die Referenten und Experten der Tagung feststellten, ist dies eine relativ hohe Quote.
- i. Zur weitergehenden Information zum Thema wurde eine **Internetseite** erstellt ([www.trier.de/mobilitaetsmanagement](http://www.trier.de/mobilitaetsmanagement)). Hier gibt es das wichtigste zur Theorie des betrieblichen Mobilitätsmanagements, verschiedene Links, nationale und internationale Beispiele und die Vorträge der Tagung.
- j. Mit Hilfe der Tagung konnte auch ein **erstes Projekt** angestoßen werden. „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC radelten 2004 bundesweit ca. 60.000 Beschäftigte für einen festgelegten Zeitraum mit dem Fahrrad zur Arbeit. Dieses Projekt soll 2005 erstmals in Rheinland-Pfalz durchgeführt werden, wobei ein Schwerpunkt in Trier liegen soll.

Die bisher erzielten sehr positiven Ergebnisse sollten die Grundlage für weitere Bemühungen der Stadt Trier im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.

## 2. Vorschläge zum weiteren Vorgehen

### A. Weiterentwicklung des Beratungsangebots

Ausweitung der gemeinsamen Gespräche mit den Krankenhäusern zu einer informellen Arbeitsgemeinschaft mit weiteren Betrieben. Hier sollte für alle interessierten Betriebe eine Eingangsberatung durch den von der Stadt beauftragten Mobilitätsberater ermöglicht werden. Die informelle Arbeitsgemeinschaft sollte regelmäßig zu Sitzungen/Workshops zusammenfinden. Darüber hinaus sollte über den Mobilitätsberater, vergleichbar dem Vorgehen beim Mutterhaus der Borromäerinnen, ein ausführliches Beratungsangebot für interessierte Betriebe bereitgehalten werden. Soweit möglich, sind weitere Aktivitäten auf der betrieblichen Ebene zu initiieren.

### B. flächendeckender Pre-Scan und Unternehmensbefragung

Der bei den Krankenhäusern erprobte Pre-Scan, sollte zur Gewinnung weiterer Daten flächendeckend durchgeführt werden. Neben der Datenermittlung wäre dies eine weitere Gelegenheit das Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagements“ den Betrieben vorzustellen. Zur Aufwandsminderung scheint eine Integration des flächendeckenden Pre-Scans in eine vom Tiefbauamt beabsichtigte Unternehmensbefragung zur Vorbereitung des Mobilitätskonzeptes höchst sinnvoll. Befragung und Pre-Scan sollten durch eine Voranalyse der Betriebsgrößen und Ansprechpartner, sowie die Einrichtung einer „Hotline“ für Nachfragen gestützt werden, um die Rücklaufquote zu erhöhen.

Bei dem Pre-Scan und der Befragung sollten mögliche Synergieeffekte mit einem vom Auftragnehmer an der Universität Trier ab dem Sommersemester 2005 veranstalteten zweisemestrigen Forschungspraktikums zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ geprüft werden. Dies gilt auch für die Promotion des Auftragnehmers zum gleichen Thema. Die Übernahme von Teilaufgaben durch das Forschungspraktikum erscheint möglich und sinnvoll.

### C. Informationsveranstaltung/Workshop

Die diesjährige „Europäische Woche der Mobilität“ steht unter dem Motto „Pendlerverkehr und betriebliches Mobilitätsmanagement“. Auch aufgrund der guten Erfahrungen aus dem letzten Jahr sollte daher wieder eine Tagung zum Thema organisiert werden. Dabei könnte die Veranstaltung diesmal eher einen Workshopcharakter erhalten. Inhaltlich gibt es noch viele Sachverhalte, die auf der ersten Veranstaltung 2004 noch nicht vermittelt werden konnten.

#### D. Mobilitätspartner

Um die ansässigen Betriebe zu motivieren, ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzurichten, sollten weitere Instrumente entwickelt werden. Dies könnte z.B. die Ernennung von Betrieben zum „Mobilitätspartner der Stadt Trier“ sein. Diese Mobilitätspartnerschaft sollte mit Auflagen verbunden sein, die ein ernstes Bemühen des Betriebes dokumentieren. Die Urkundenverleihung könnte öffentlich im Rahmen der Tagung in der europäischen Woche der Mobilität erfolgen.

#### E. Unterstützung von Projekten Dritter

Neben den eigenen Aktivitäten der Stadt sollten auch Projekte Dritter unterstützt werden, die inhaltlich zum betrieblichen Mobilitätsmanagement passen. Hier ist neben den temporären Projekten „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Autofasten“ auch das Car-Sharing zu nennen. Neben einer inhaltlichen Teilnahme, könnte sich die Stadt Trier bei allen drei Projekten an die ansässigen Betriebe in Trier wenden und diese zur Teilnahme ermuntern. Darüber hinaus würde die Beteiligung von hochrangigen Vertretern der Stadt an öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen der Projekte deren Wirksamkeit deutlich erhöhen.

#### F. Koordination mit anderen Fachplanungen

Alle Bemühungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten zukünftig im Rahmen des neuen Mobilitätskonzeptes erfolgen bzw. mit diesem intensiv abgestimmt sein. Dabei sollte das betriebliche Mobilitätsmanagement auch möglichst frühzeitig in andere Aufgabenbereiche der Stadt Trier eingebunden werden. Dies betrifft beispielsweise die Planung von Neubaugebieten aller Art, bei der eine Erstberatung für ansiedlungswillige Betrieben angeboten werden könnte. Hier sollte überlegt werden, ob das Wirtschaftsdezernat in die Aktivitäten eingebunden werden kann. Darüber hinaus könnte versucht werden, Bonifikationen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement in die Stellplatzablösesatzung der Stadt zu integrieren.