



Vorlage Nr.: 2023/130

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Haumann	10.11.2023

Betriebliches Mobilitätsmanagement - Aktueller Sachstand

Darstellung des Sachverhaltes:

Ein wichtiger Baustein des „Masterplans Mobilität 2050 – Kreis Recklinghausen“ ist die Anwendung von Mobilitätsmanagement (vgl. Masterplan-Handlungsempfehlungen „Integrierte Themen“). Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert Mobilitätsmanagement als „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierten, organisatorischen, informatorischen und beratenden Maßnahmen, ggf. auch unter [der] Einbeziehung weiterer Akteur*innen über die Verkehrsplanung hinaus.“ (FGSV, Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, Köln, 2018).

Ein Baustein stellt das sog. „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ (BMM) dar, mit der Zielgruppe der Unternehmen, Institutionen, Organisationen oder Behörden. In der Eigenschaft als Arbeitgeber verursachen Betriebe Arbeits- und Dienstwege sowie Kunden- und Besucher-, aber auch Wirtschaftsverkehre.

Es ist vorgesehen, zu Beginn des Jahres 2024 einen integrierenden und kooperativen Prozess zur Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Kreisverwaltung zu starten. Hierzu wird als Aufschlag eine umfassende Grundlagenermittlung bzgl. der betrieblich bedingten Verkehre durchgeführt.

Die FGSV stellt fest, dass das Mobilitätsverhalten von Menschen nicht spontan, oft nicht rational und auch nicht immer voll bewusst ist. Insbesondere routinemäßige Wege, z.B. zur Arbeit, werden häufig mit dem immergleichen Verkehrsmittel zurückgelegt. Weiche Faktoren wie Sauberkeit, Bequemlichkeit und die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe spielen hierbei eine große Rolle. Der Zeitpunkt der Etablierung eines BMM-Prozesses ist für die Kreisverwaltung günstig, da z.B. die Mitarbeitenden durch die Sanierung des Kreishauses neue Mobilitätsroutinen lernen müssen. Attraktive Angebote können dazu führen, dass das Mobilitätsverhalten angepasst wird.

Klimpel
Landrat

Haumann
Fachbereichsleitung

Die Einführung von BMM spart Treibhausgasemissionen ein. Das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW hat weitere positive Effekte aufgeführt und in den drei Nutzendimensionen Arbeitgeber, Beschäftigte und gesamte Kommune zusammengefasst, die in nachfolgender Grafik aufgeführt sind.

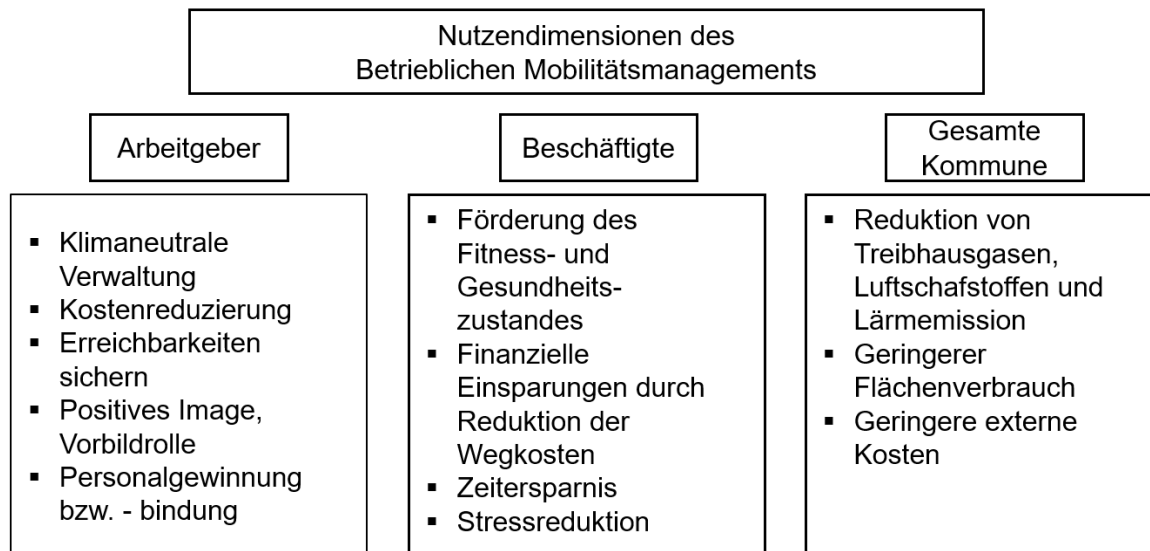


Abb. 1: Nutzendimensionen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

(Quelle: eigene Darstellung und Anpassungen, nach Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW (2020))

Es ist festzustellen, dass neben harten Vorteilen, wie z.B. mögliche Kostenreduzierungen, Zeitersparnissen oder geringerer Flächenverbrauch, vor allem auch weiche Vorteile, wie eine gesteigerte Arbeitgeberattraktivität, mögliche positive Effekte der Etablierung von BMM sein können.

Verankert ist das BMM auch als Maßnahme des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) des Kreises Recklinghausen. Die Kreisverwaltung hat daher bereits einige Teilmaßnahmen eines BMM umgesetzt. So wurden auf dem großen Parkplatz des Kreishauses 11 Ladesäulen installiert, hochwertige Fahrradabstellanlagen vorgesehen und Fahrradservicestationen für kleinere Reparaturen aufgestellt. Ebenfalls ist die Dienstvereinbarung zum „Mobilen Arbeiten“ zu nennen. Durch die Möglichkeit, an bis zu drei Tagen in der Woche von zuhause zu arbeiten, werden Arbeitswege und so z.B. auch Treibhausgasemissionen vermieden. Weiter ist die flächendeckende Einführung von Videokonferenzsoftware und passender Hardware zu nennen, um auch so unnötige Wege einzusparen.

Als weitere Maßnahmenbereiche sollen mindestens nachfolgende Aspekte für das BMM der Kreisverwaltung bearbeitet werden:

- Förderung von Bus- und Bahnnutzung (z.B. Jobticket)
- Fahrradförderung (z.B. Umkleiden, Abstellanlagen, Zuschuss zum Kauf usw.)
- Förderung der Nahmobilität (z.B. Aufwertung von Wegen)

- Förderung von E-Mobilität (z.B. Ladesäulen)
- Optimierung von Pkw-Verkehr
- Effizienzsteigerung im Fuhrpark
- Individuelle Kommunikation

Die Immobilien und Bauprojekte der Kreisverwaltung sollen insgesamt betrachtet werden, d.h. die Planungen zur Kreishaussanierung, des zukünftigen Straßenverkehrsamtes und der Leitstelle sollen alle auf geeignete Maßnahmen des BMM untersucht werden.

Bezüglich des Kreishauses wird für die Ersteinschätzung eine studentische Arbeit aus dem Jahre 2017 herangezogen, in der in einer Umfrage fast 50 % der Mitarbeitenden des Kreishauses zu ihrer Verkehrsmittelwahl befragt wurden. Wenn das damalige Ergebnis mit den Erkenntnissen des Masterplans Mobilität verglichen wird fällt auf, dass die Mitarbeitenden des Kreishauses eine erhöhte Nutzung von Verkehrsmitteln des sog. motorisierten Individualverkehrs (MIV → Pkw, Motorrad) aufweisen. Mit Hilfe des betrieblichen Mobilitätsmanagements kann die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden positiv beeinflusst werden. Eine erneute, umfassende Befragung der Mitarbeitenden ist vorgesehen, um die Daten zu aktualisieren und zu validieren.

Tab. 1: Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden der Kreisverwaltung Recklinghausen (n = 458)

Verkehrsmittel	Studentische Umfrage 2017	Masterplan 2022	Mobilität
PKW und Motorrad	78 %	72 %	
ÖPNV	8 %	6 %	
Fahrrad	11,6 %	17 %	
Fuß	2,4 %	6 %	

(Quelle: eigene Darstellung, beides erstellt durch Kreis RE)

Weiteres Vorgehen und Zeitplan:

Der Prozess zur Integration des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Kreisverwaltung wird integrierend geführt, da Mobilität ein Querschnittsthema ist. Als Steuerungsinstrument wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe gegründet, um eine breite Beteiligung sicherzustellen. Weitere Schritte sind:

- die Durchführung einer umfassenden Grundlagenanalyse,
- die Schaffung einer Zieldefinition mit messbaren Indikatoren,
- die Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen,
- sowie die Evaluation und Verstetigung des Prozesses.

Die Grundlagenanalyse besteht aus den Bausteinen Standorte, Mitarbeitende (Wohnstandorte und Verkehrsmittelnutzung), Dienstreisen und Fuhrpark stellt die

Basis des BMM-Konzepts dar, zeigt aber auch gleichzeitig die Vielfalt der Untersuchungsbereiche und der beteiligten Personenkreise auf.

Als erster Aufschlag und zur Verdeutlichung der Vorgehensweise ist in Abbildung 2 die Fahrraderreichbarkeit des Kreishauses auf der Basis von Isochronen beispielhaft dargestellt.

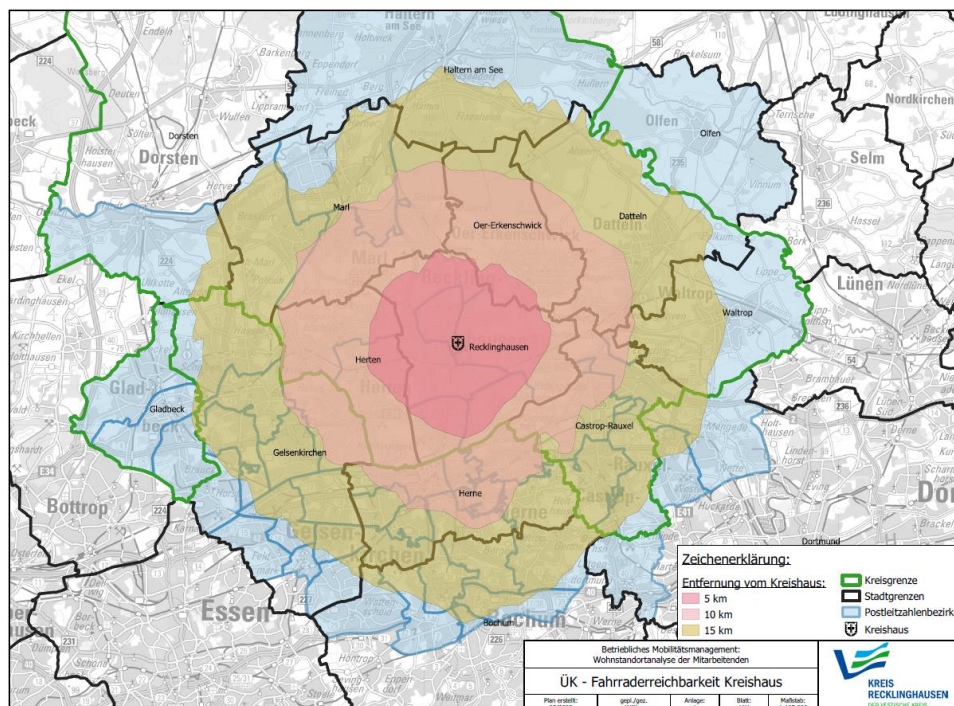


Abb. 2: Wohnstandortanalyse: Fahrraderreichbarkeit Kreishaus

(Quelle: eigene Darstellung, Hintergrundkarte: © GeoBasis-DE)

Mit Hilfe dieser Erkenntnisse und der Verknüpfung mit den Wohnstandorten der Mitarbeitenden (mindestens auf der Basis von Postleitzahlen, höchste Datenschutzanforderungen werden eingehalten) sowie der Verkehrsmittelwahl kann ein Verlagerungspotential bestimmt werden. Das Verlagerungspotential stellt sich als ein bestimmter Prozentsatz an Wegen dar, die z.B. nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt werden müssen, da sie sich innerhalb der 15-km Isochrone befinden und mit dem Pedelec zurückgelegt werden können. Durch die Multiplikation der Potentialwege mit den durchschnittlichen Emissionen pro gefahren Kilometer, die durch das Umweltbundesamt berechnet werden, lässt sich ein Gesamtaufkommen an Treibhausgasemissionen und ein Einsparpotential bestimmen.

Die Etablierung des „Betrieblichen Mobilitätsmanagements ist ein fortlaufender Prozess, es handelt sich nicht um ein Projekt, dass nach einem bestimmten Zeitraum abgeschlossen ist.

Es ist vorgesehen, den politischen Gremien jährlich den Sachstand darzulegen. Finanzielle Mittel für die Erstellung des BMM sind für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 bereitgestellt.