



*EBikePendeln*



# EBikePendeln im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Erste Zwischenergebnisse



**Dipl.-Geogr. Martina Hertel**  
**Deutsches Institut für Urbanistik**

Gefördert durch:

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt



Mit Unterstützung von:





*EBikePendeln*



# Mit dem E-Bike zur Arbeit – Fahrspaß mit Rückenwind

**„E-Bikes passen perfekt zu den Interessen der  
Beschäftigten und der Stadt“**

**Zitat von Hermann Blümel,  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
und Umwelt Berlin**

Gefördert durch:

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt



Mit Unterstützung von:





## Die Interessenlage der Stadt

1. effizientere Nutzung des Straßenraums
2. weniger Verkehrslärm
3. weniger Schadstoffe
4. weniger Klimagase
5. höhere Verkehrssicherheit
6. geringere Infrastrukturkosten
7. geringere Abhängigkeit vom Mineralöl(preis)

## Potentiale von E-Bikes

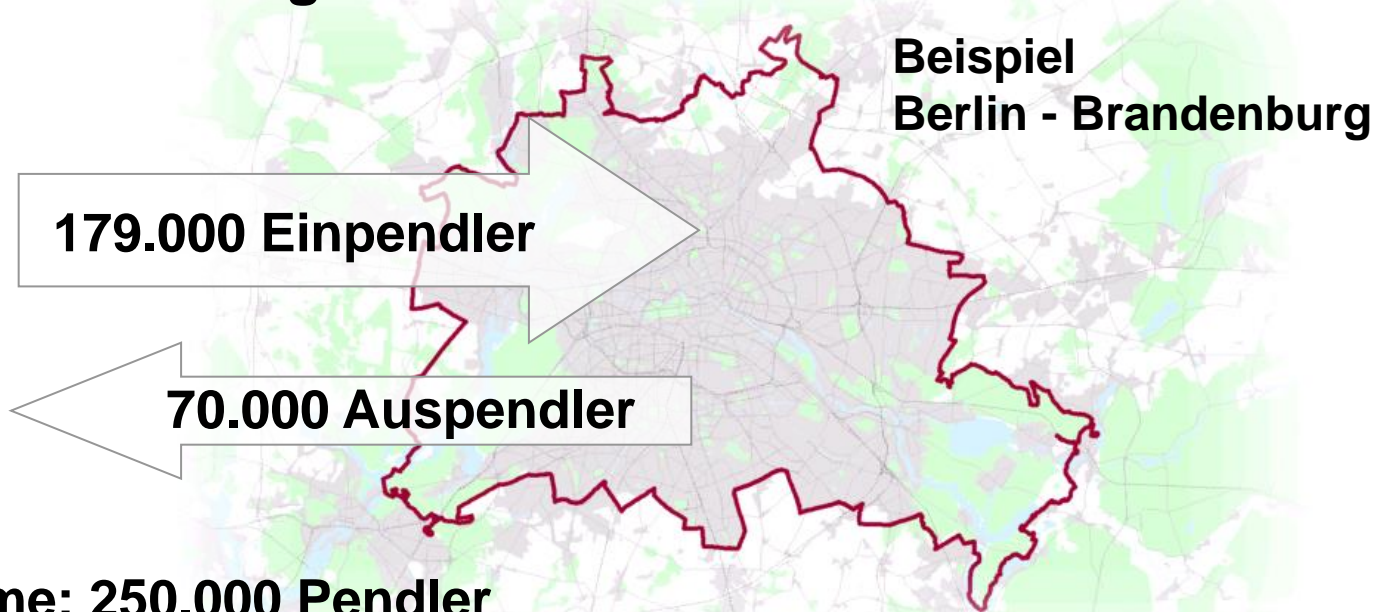


=> Das E-Bike erfüllt perfekt die Interessen der Stadt.

Quelle: Hermann Blümel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



# Ineffiziente Nutzung des öffentlichen Raums durch Pendler-Pkw



**Summe: 250.000 Pendler**

**Pkw-Anteil: Größenordnung 140.000 Auto-Pendler (55%)**

**•alle Pendler-Autos benötigen 5,5 m Straßenlänge (Besetzungsgrad Pendler-Pkw 1,3 Personen/Pkw) => Parkraumbedarf: ca. 592 km Straßenlänge beim Längsparken**

**Quelle: H. Blümel, SenStadtUm**



# EBikePendeln



### Korridorgebiet:

- Bezirk Steglitz-Zehlendorf
- Gemeinde Kleinmachnow
- Gemeinde Stahnsdorf
- Stadt Teltow

dargestellt mit dem prioritären Ausbau von Radfahrrouten

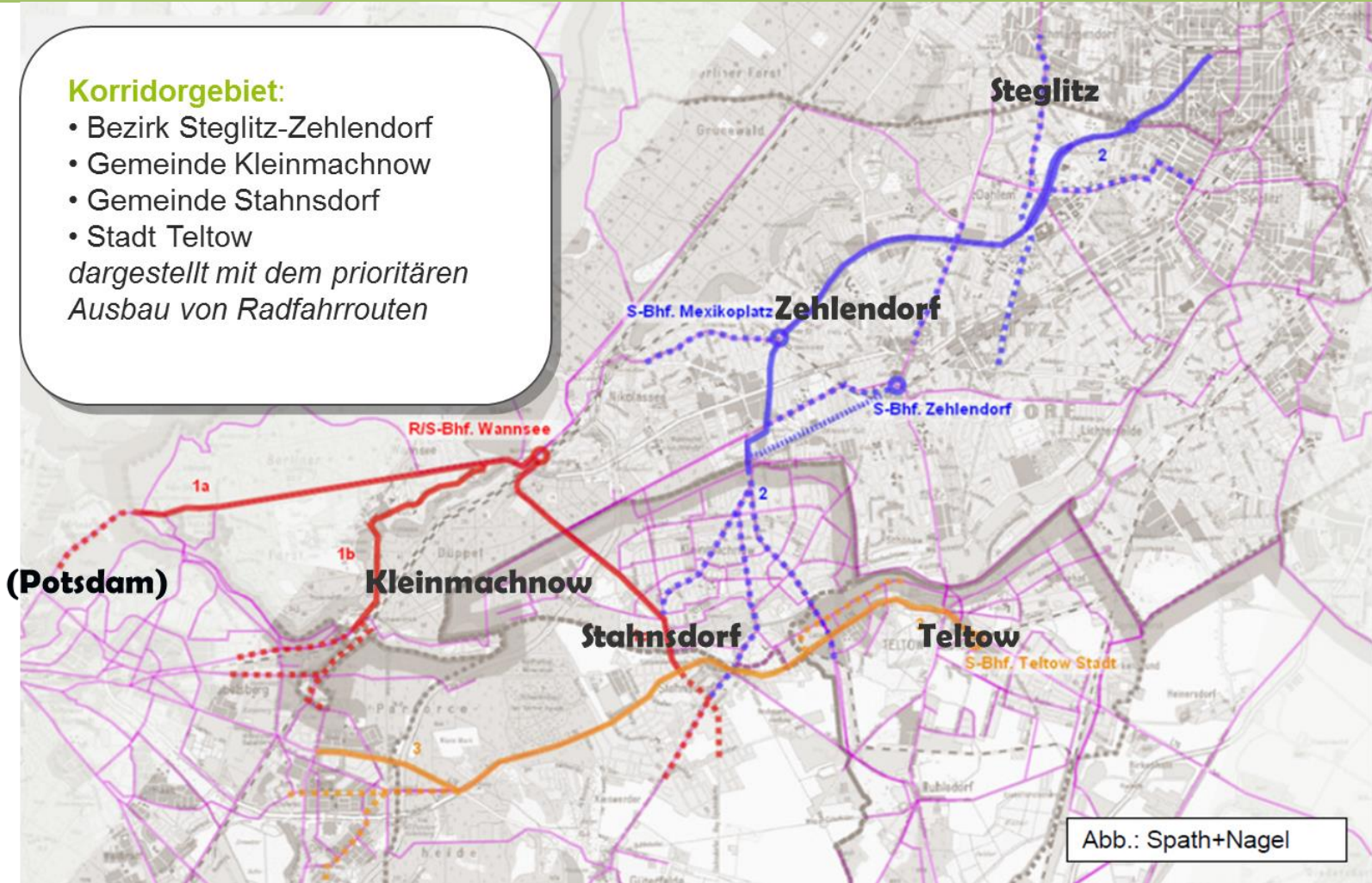


Abb.: Spath+Nagel

Gefördert durch:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



Mit Unterstützung von:





- **Pedelec-taugliche Radfahrrouten**  
teilweise mit markierter Radfahrspur auf der Fahrbahn; Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz
- **Sicheres Fahrradparken an S- und U-Bahnhöfen**  
z.B. als „Fahrradgemeinschaftsgarage“  
(Fahrradstation, Fahrradparkhaus) oder besonders gesicherte Anschließbügel mit Überdachung.



Foto: Jörg Thiemann-Linden



Fotos:  
Erik Lohmann &  
Jörg Thiemann-Linden



# Kommunikation



- Messen und Konferenzen (z.B. VeloBerlin, Hauptstadtkonferenz Elektromobilität etc.)
- Flyer, Plakate, Beach Flags, Internet
- Einbindung der Wirtschaftsförderung
- Aktive Rolle der IHK Berlin



# EBikePendeln



## Die Karte bildet alle teilnehmenden Unternehmen der 1. und 2. Erprobungswelle ab



Quelle: team red bzw. SenStadtUm

Deutsches Institut für Urbanistik

Gefördert durch:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



Mit Unterstützung von:







## Argumente für die Teilnahme am Projekt

- Reduzierung der Mobilitätskosten für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen
- Bis zu 20 Räder über ca. zwei Monate kostenfrei ausprobieren und auf den Alltagswegen im Alltag den Fahrspaß erleben
- Zeitgemäßer Beitrag zum Nachhaltigkeits-, Innovations-, Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement, vorteilhaft für Zertifizierungen u.a. nach EMAS, ISO 14000
- Imagegewinn und PR in einem der öffentlichkeitswirksamsten Projekte des Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg
- Attraktive Angebote für das weitere betriebliche Mobilitätsmanagement und Vernetzung mit anderen Unternehmen und Institutionen der Region, die ebenfalls am Projekt teilnehmen.
- Vernetzung mit anderen Unternehmen und Institutionen der Region

**Quelle:**  
**team red**



EBikePendeln



# Kommunikation in den Unternehmen I: Einladungsflyer (Seite 1&2)



**Testfahrer\_innen gesucht!** An „EBikePendeln“ teilnehmen und kostenlos 2 Monate lang ein Elektrorad („Pedelec“) testen und bewerten!

### Das Projekt "EBikePendeln- Fahrspaß mit Rückenwind!"

E-Bikes sind Fahrräder mit „eingebautem Rückenwind“ und erfreuen sich immer größerer Beliebtheit - dies machen auch die seit Jahren stetig steigenden Verkaufszahlen deutlich. Im großstädtischen Umfeld ergeben sich für Pedelects enorme Nutzungspotenziale insbesondere als PKW-Ersatz. Die tagtäglichen Pendelströme stellen gerade für stark urbanisierte Räume eine große Herausforderung dar. Immenser (Park-)Raumbedarf sowie Feinstaub- und Abgasbelastungen sind dabei nur einige wenige Probleme, bei denen sich insbesondere das Auto als Hauptverursacher herauskristallisiert. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee für das „EBikePendeln“. Ziel ist es, die Pedelect-Nutzung im städtischen Pendelverkehr zu fördern und deren Voraussetzungen zu erforschen.

Das Projekt wurde im Rahmen der von der Bundesregierung geförderten „Schaufenster Elektromobilität“ von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) initiiert und finanziert. Inhaltlich geleitet und koordiniert wird es vom Deutschen Institut für Urbanistik (DifU). Das Institut für Transportation Design der Hochschule für Bildende Künste Braunschweig (ITD) ist als Forschungspartner für die sozialwissenschaftliche Begleitforschung zuständig. Weitere Projektpartner sind u.a. team red Deutschland GmbH und das Büro Spath + Nagel.

**Als Teilnehmer\_in des Modellversuchs erhalten Sie für die Zeit von zwei Monaten kostenlos ein hochwertiges Pedelec zur freien Verfügung.**

In dieser Zeit können und sollen Sie das Elektrorad in Ihrem Alltag benutzen und ausprobieren. Im Gegenzug möchten dann wir von Ihnen erfahren, wie Sie die Nutzungsmöglichkeiten des Pedelects im Alltag bewerten: Was finden Sie gut, was sehen Sie eher kritisch?

### Teilnahmebedingungen:

- ✓ Alle Teilnehmer\_innen sind insgesamt dreimal aufgefordert einen Online-Fragebogen auszufüllen (zu Beginn, während und nach Abschluss der Testphase). Wichtiger Bestandteil der ersten beiden Befragungen wird dabei das Führen eines Wegeprotokolls über alle Ihre zurückgelegten Wege für jeweils eine Woche sein. Sie sollten also als Teilnehmer\_in dieses Modellversuchs Spaß daran haben, uns Ihre Eindrücke mitzuteilen. Sie werden stets rechtzeitig zu den Befragungen per E-Mail eingeladen. Ihre Rückmeldungen sind für das Projekt von zentraler Bedeutung: Ein wiederholtes Ignorieren der Befragungseinladungen kann daher zum Projektausschluss führen.
- ✓ Sollte die Zahl der Anmeldungen die Zahl an verfügbaren Pedelects überschreiten, sind wir gezwungen eine Auswahl zu treffen. Das Projekt richtet sich vor allem an Autofahrer, außerdem sind wir bemüht, nach wissenschaftlichen Kriterien ein möglichst breites und

repräsentatives Teilnehmer-Feld zu erhalten. Ihre persönlichen Daten werden selbstverständlich streng vertraulich behandelt.

- ✓ Alle Projekt-Räder werden zusammen mit einem Schloss ausgeliefert und sind über das Projekt versichert (Unfallschäden, Diebstahl usw.). Voraussetzung ist, dass Sie an Ihrem Wohnsitz das Rad einschließen oder an einen „nicht bewegbaren“ Gegenstand abschließen können. Die Kosten für die Versicherung werden vom Projekt getragen, die Selbstbeteiligung beträgt im Schadensfall 100 €.
- ✓ Bewerben können sich nur Mitarbeiter\_innen der kooperierenden Unternehmen. Auch sollten Sie sich nur dann anmelden, wenn Sie den folgenden Zeitplan einhalten können.

### Ich bin interessiert – was muss ich tun?

- Füllen Sie bitte **bis spätestens Sonntag den 14. Juni 2015** den **Anmelde-Fragebogen** unter folgendem **Link** aus (Sie benötigen rund 10 Minuten):

**Anmeldelink:**  
<https://ww3.unipark.de/uc/EBikePendeln/Anmeldung/>

- Sie bekommen vsl. am **18. Juni eine Rückmeldung über Ihren Teilnahme-Status**. Im Falle einer Zusage leiten wir alle weiteren Schritte ein um die Radübergabe zu ermöglichen.
- Als Teilnehmer\_in nehmen Sie noch vor Radübergabe an der **ersten Befragung** teil und **führen für eine Woche** (KW26, 22.6.-28.6) ein **Wegeprotokoll** (Sie erhalten dafür zusammen mit der Zusage alle relevanten Informationen).
- Am **Sonntag 5.7. erfolgt die Radübergabe und Einweisung** für alle Teilnehmer zentral in der **RADhaus-Zentrale** (Wetzlarer Straße 112, 14482 Potsdam).
- Diese und weitere Termine finden Sie in der Übersicht auf der nächsten Seite.

**Begriffsklärung „Pedelects & E-Bikes“**  
Oftmals werden alle Elektrofahräder als „E-Bikes“ bezeichnet. Der Gesetzgeber unterscheidet jedoch verschiedene Typen: Das „Pedelect (25“) ist dabei die mit Abstand am weitesten verbreitete Art. Der Motor unterstützt nur, wenn getreten wird und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. „S-Pedelects“ / „E-Bikes“ besitzen stärkere Motoren bzw. können auch ohne Tretunterstützung angetrieben werden. Nur „Pedelects 25“ werden vom Gesetzgeber als Fahrrad eingestuft und dürfen somit ohne Helm, ohne Versicherungskennzeichen und auf Fahrradwegen gefahren werden.

Quelle: Institut für Transportation Design

Gefördert durch:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



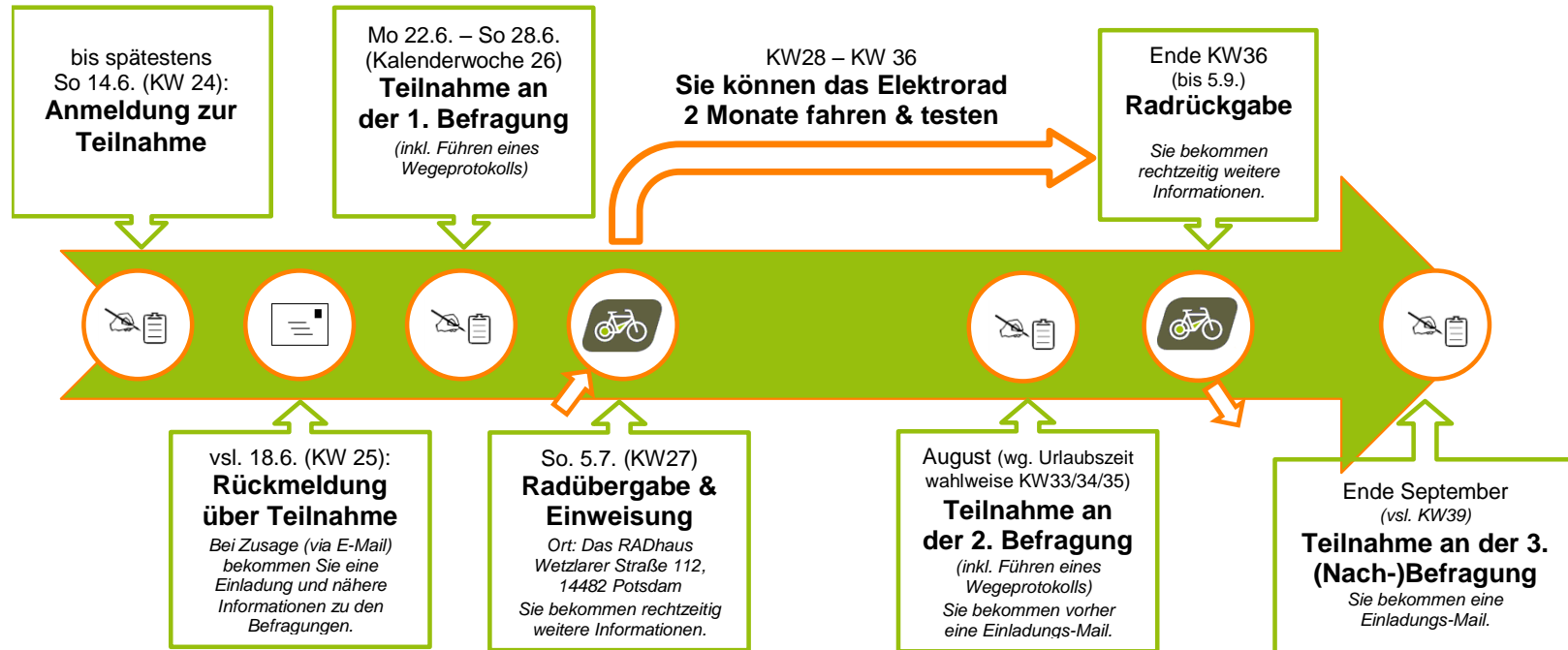
Mit Unterstützung von:



Deutsches Institut für Urbanistik



## Kommunikation in den Unternehmen I: Einladungsflyer (Seite 23, Zeitleiste)



Quelle: Institut für Transportation Design

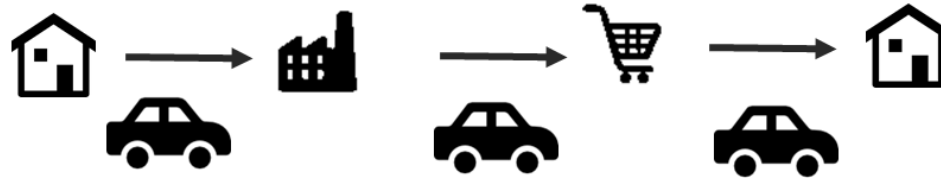


# EBikePendeln



„Vor“-  
Befragung

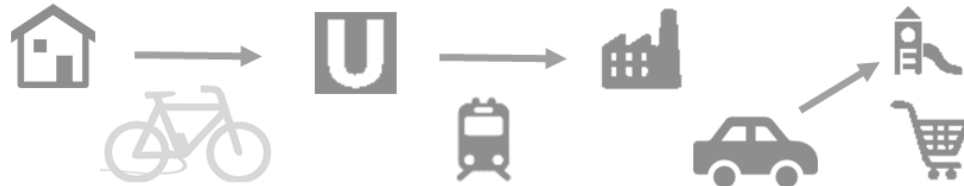
## 1. Befragung: bisherige Mobilität (ohne Test-Pedelec)



Fragen zur Person & Teilnahme-Motivation



## 2. Befragung: Mobilität mit Test-Pedelec (in der Versuchsphase)



detaillierte Fragen zur Nutzung

## 3. Befragung nach Versuchsphasenende:



nachhaltige Veränderung? & Bewertung

Quelle:  
Institut für Transportation Design

Deutsches Institut für Urbanistik

Gefördert durch:

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt



Mit Unterstützung von:





# EBikePendeln



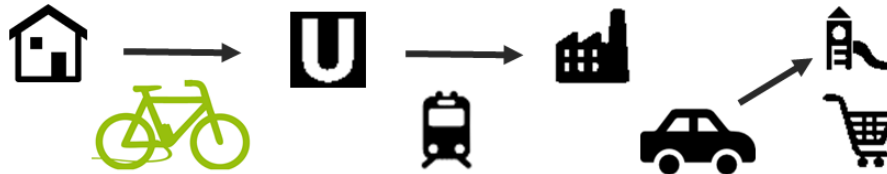
## „Haupt“- Befragung (Testphase)

### 1. Befragung: bisherige Mobilität (ohne Test-Pedelec)



Fragen zur Person & Teilnahme-Motivation

### 2. Befragung: Mobilität mit Test-Pedelec (in der Versuchsphase)



+ detaillierte Fragen zur Nutzung

### 3. Befragung nach Versuchsphasenende:



nachhaltige  
Veränderung?  
& Bewertung

Quelle:  
Institut für Transportation Design



Gefördert durch:

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt



Mit Unterstützung von:





# EBikePendeln



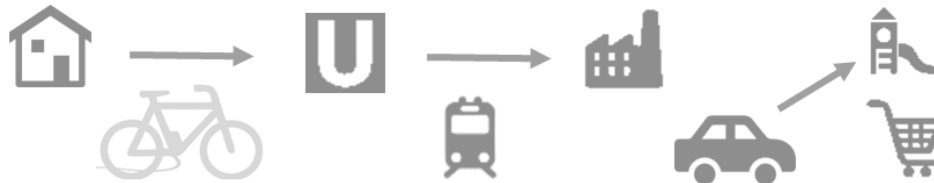
## „Nach“- Befragung

### 1. Befragung: bisherige Mobilität (ohne Test-Pedelec)



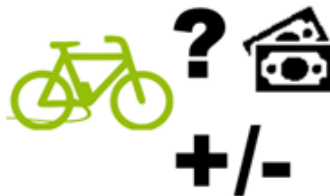
Fragen zur Person & Teilnahme-Motivation

### 2. Befragung: Mobilität mit Test-Pedelec (in der Versuchsphase)



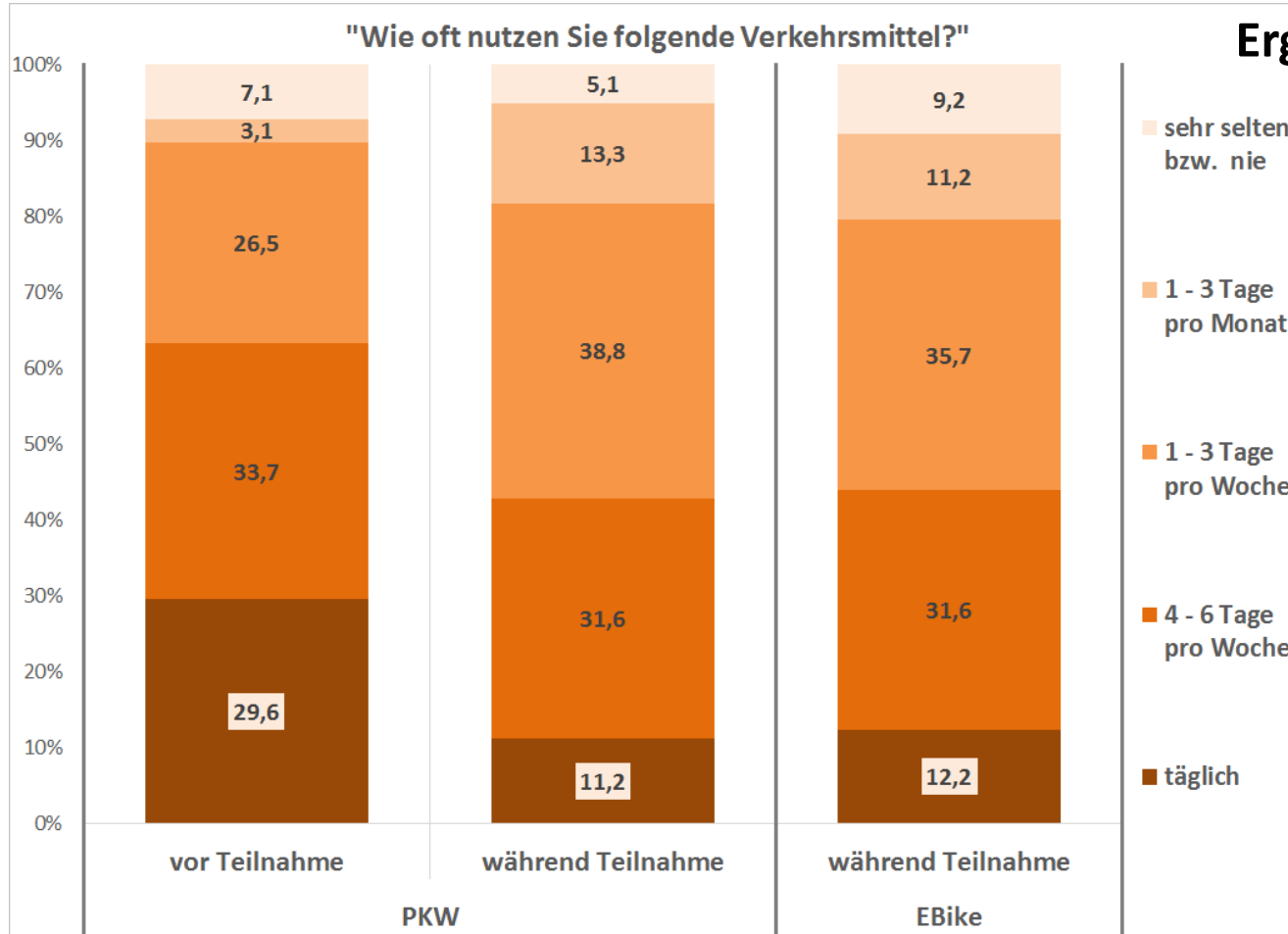
detaillierte Fragen zur Nutzung

### 3. Befragung nach Versuchsphasenende:



nachhaltige Veränderung? & Bewertung

Quelle:  
Institut für Transportation Design



## Ergebnis-Rückschau 2014

Quelle: Institut für Transportation Design, EBike-Nutzung vor Teilnahme= 100% „sehr selten bzw. nie“, Angaben gerundet, N=98

Gefördert durch:



Mit Unterstützung von:





Während der Testphase 2014 :

- **40 % aller Wege wurden mit dem Pedelec zurückgelegt**  
4 von 5 Pedelec-Wege waren Fahrten zum Arbeitsplatz bzw. Rückweg
- **pro Woche und aktiven Teilnehmer etwa 60 - 70 Km mit Projektrad**  
unberücksichtigt dabei: 20% ohne Pedelecnutzung in Befragungswoche

weitere „inhaltliche“ Analysefelder:

- **Problem: sicheres / komfortable Abstellen im innerstädtischen Umfeld**  
40 % mussten das Rad zu Hause an einem nicht-barrierefreien Ort abstellen.  
Thema Abstellen auch beim Arbeitgeber & öffentlichen Orten mit Verbesserungsmöglichkeiten
- Weitere Analysen zu diesen und weiteren Themen folgen im Projektverlauf und werden spätestens mit dem Abschlussbericht publiziert.

**Quelle: Institut für Transportation Design**

Gefördert durch:

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt



Mit Unterstützung von:

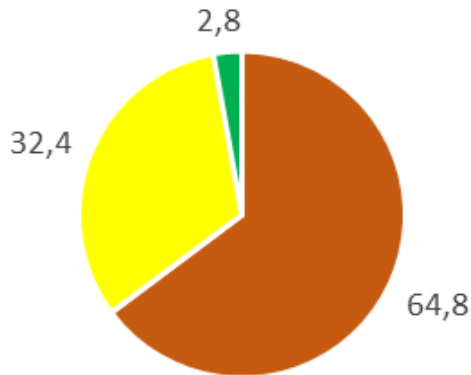






### Thema Dienstrad-Regelung: dringender Aufklärungsbedarf!

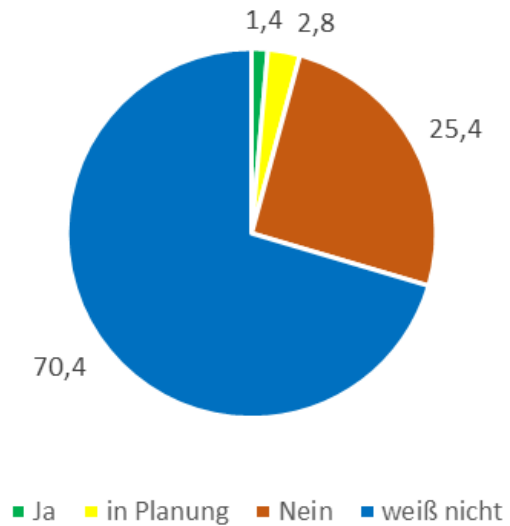
Haben Sie schon einmal von der Dienstrad-Regelung gehört bzw. sich darüber informiert?



- (noch) nichts gehört / keine Kenntnis.
- schon einmal etwas gehört / keine Detailkenntnis
- viel gehört / kenne Details.

(N= 71)

Bietet Ihr Arbeitgeber eine solche Finanzierungsmöglichkeit an?



Quelle: Institut für Transportation Design

Gefördert durch:



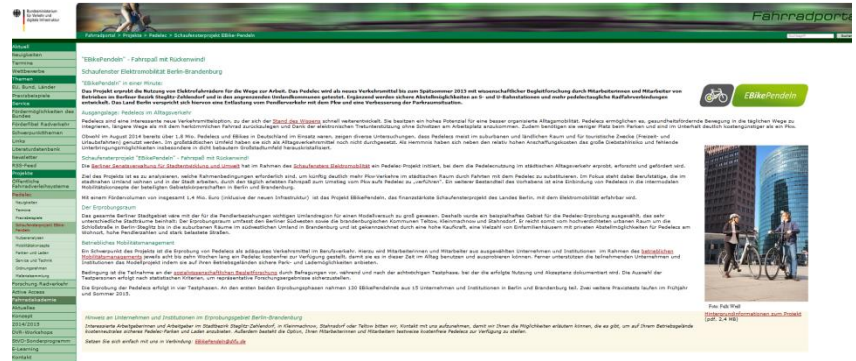
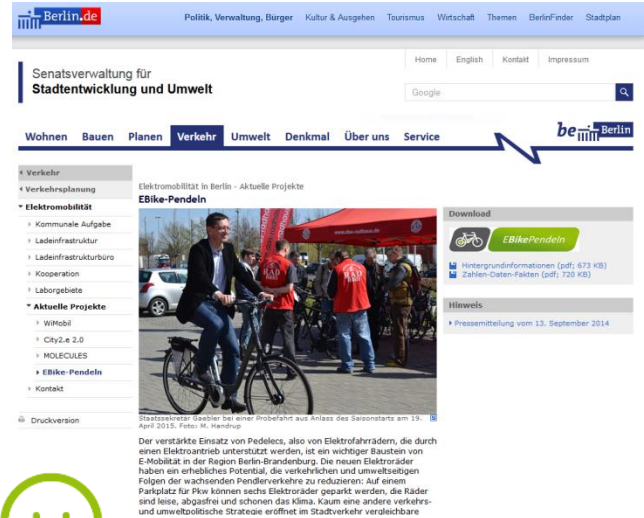
Mit Unterstützung von:





## Internetseiten zum Projekt

- **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt**
- **Fahrradportal des Bundes [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)**
- **eMo Berlin, Schaufenster für Elektromobilität**
- **Difu.de und Difu-Facebookauftritt**
- **Internetseiten der Projektpartner ITD und team red**





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Foto: Falk Weiß

**Dipl.-Geogr. Martina Hertel**  
**Deutsches Institut für Urbanistik**  
**Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin**  
**Tel. +49-30 – 39001 105**  
**Hertel@difu.de**  
**www.nrvp.de/pedelec**  
**www.difu.de**



Foto: Falk Weiß