



## **Betriebliches Mobilitätsmanagement Der Quartiersansatz: entwickeln, erproben, erweitern!**

**Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter & Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter**

8. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement DECOMM 2019

Bonn-Bad Godesberg, 23.09.2019

# / Vortragsgliederung

- A. Der Projektansatz
- B. Einige Ergebnisse
- C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images



# / Vortragsgliederung

**A. Der Projektansatz**

B. Einige Ergebnisse

C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images



# / Das Projekt

## Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck (BMM HOCH DREI)

**Laufzeit:** 15.4.2016 bis 30.06.2019

**Förderung:** Land NRW & EU: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

**Städte:** Remscheid (113.363 EW) – Solingen (163.183 EW) – Wuppertal (361.264 EW)



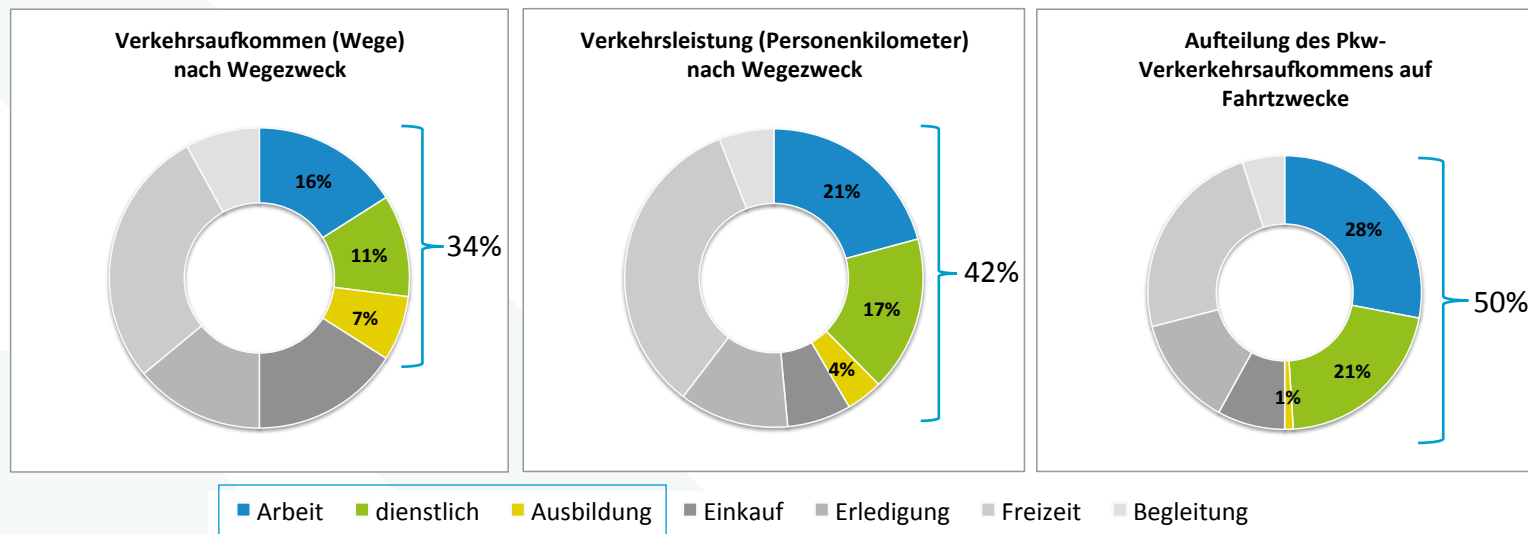
EUROPÄISCHE UNION  
Investition in unsere Zukunft  
Europäischer Fonds  
für regionale Entwicklung



**Projektpartner:**



# / Die Aufgabe BMM für die beruflich bedingten Wege



34 % aller Wege sind beruflich bedingt.

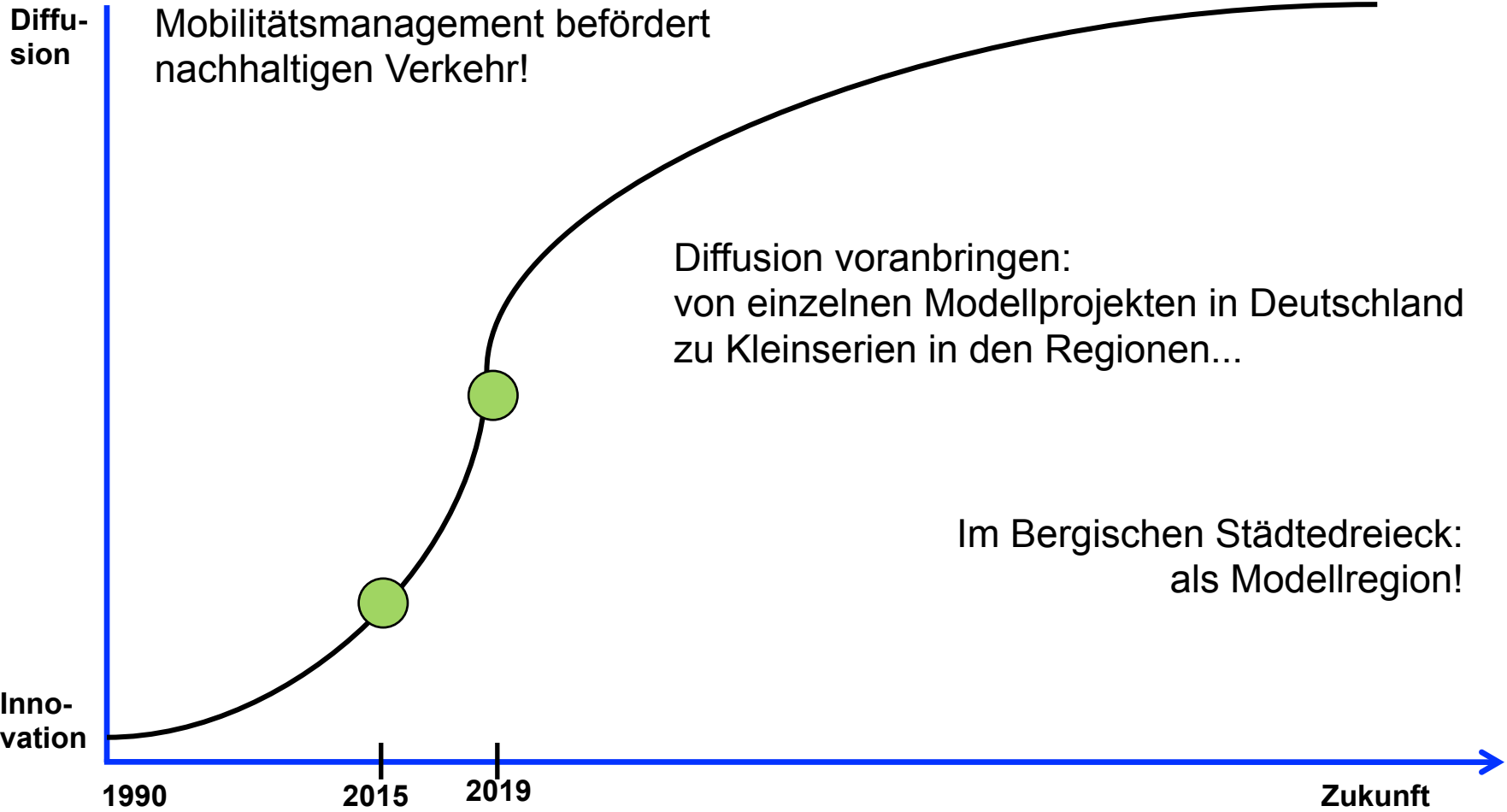
42% des Verkehrsaufwandes ist beruflich bedingt.

50% aller Pkw-Fahrten sind beruflich bedingt.

Eigene Darstellung, nach MiD 2017

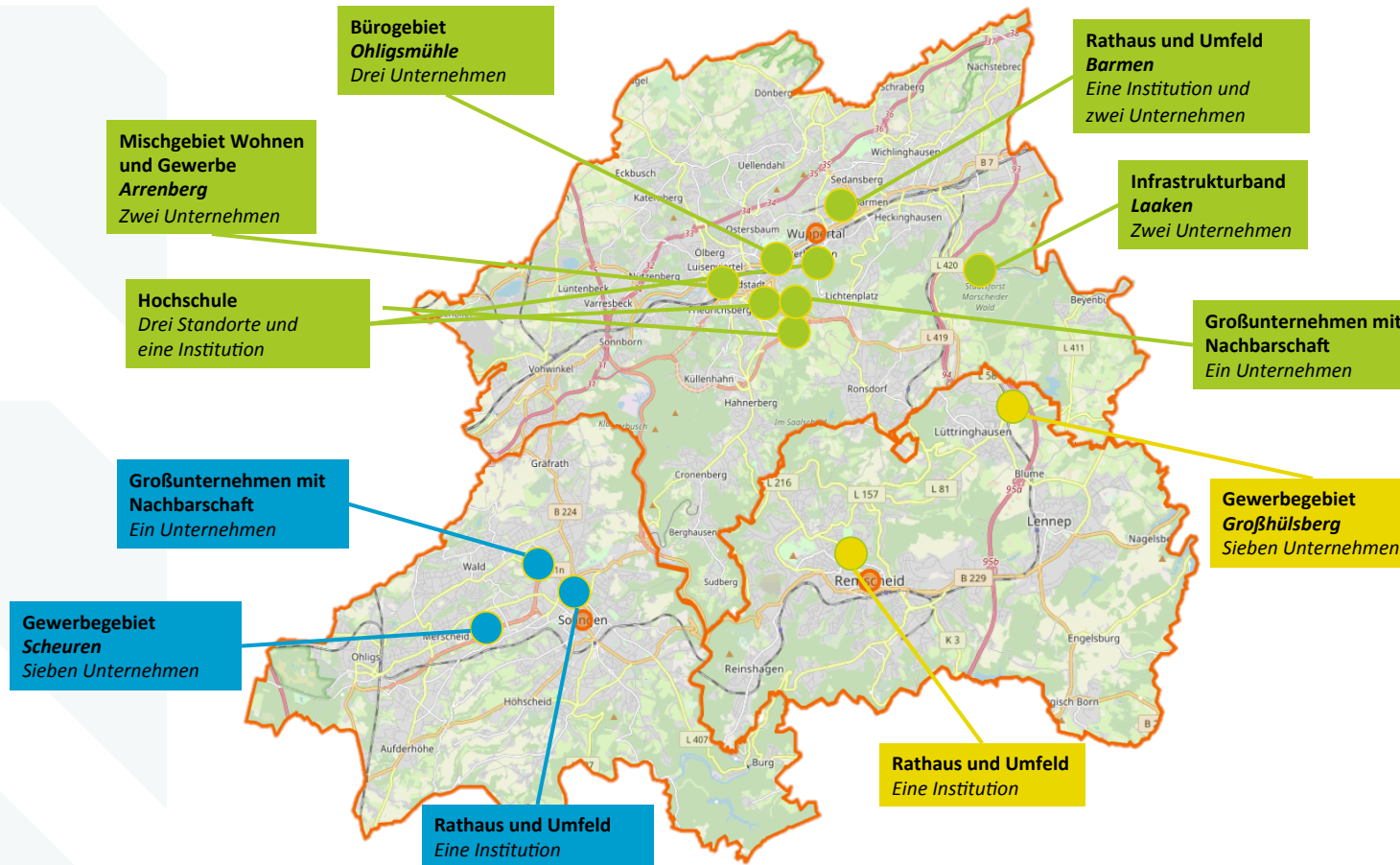
# Das Ziel

## BMM ausweiten: regional ausrollen!



# / BMM HOCH DREI

## 3 Städte – 7 Quartierstypen – 30 Unternehmen



# // B. DIE ANALYSEN

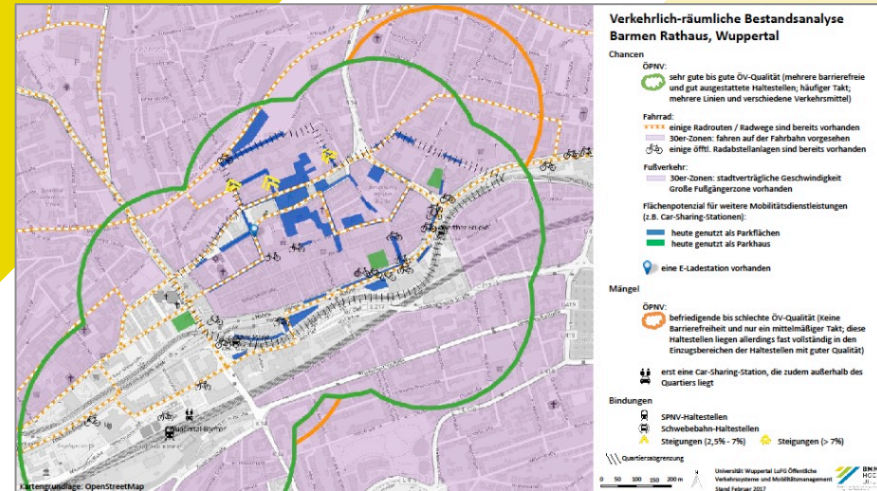


Foto: Jürgen Brunsing, ÖVM/BUW

## 1. Unternehmensansprache in den Quartieren



# // B. DIE ANALYSEN



1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen

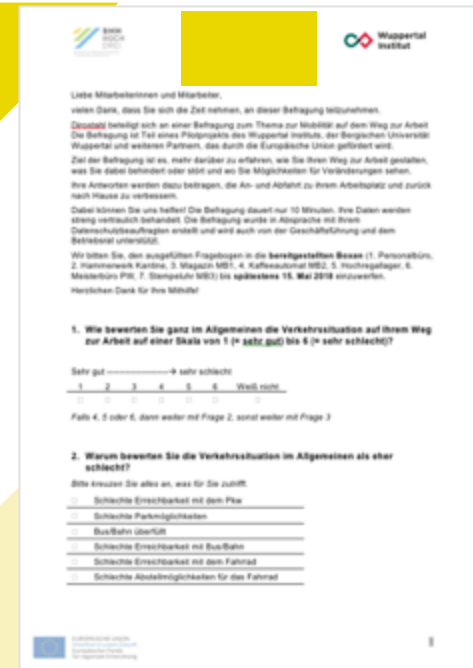
# // B. DIE ANALYSEN



1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. **Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen**

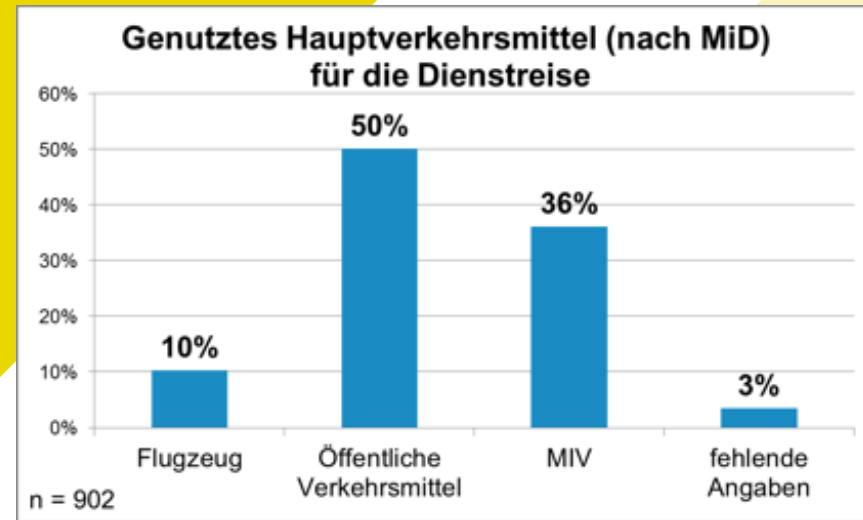
# // B. DIE ANALYSEN

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. **Mitarbeiterbefragungen**





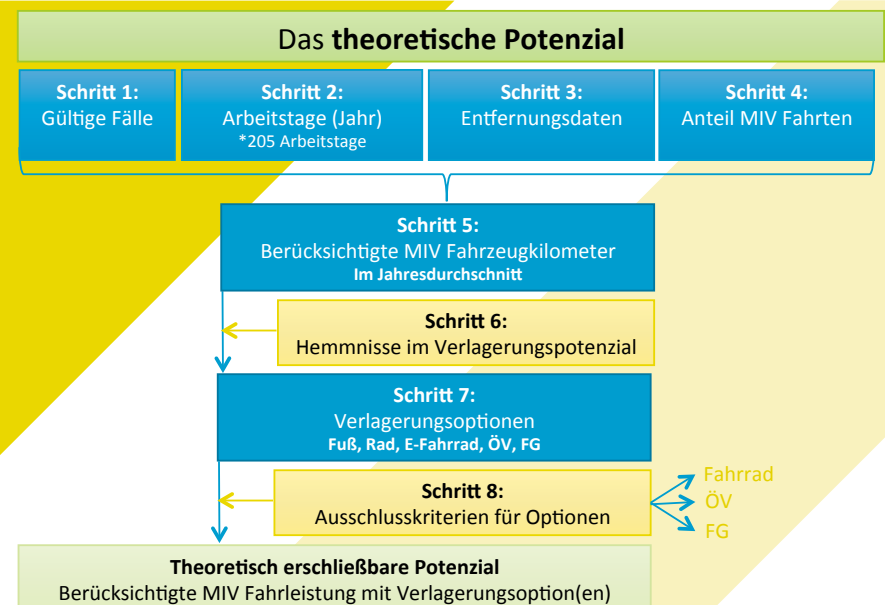
## // B. DIE ANALYSEN



Beispiel: Dienstreiseanalyse BUW FK Architektur und Bauingenieurwesen

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. Fuhrparkanalysen
6. **Dienstreiseanalysen**

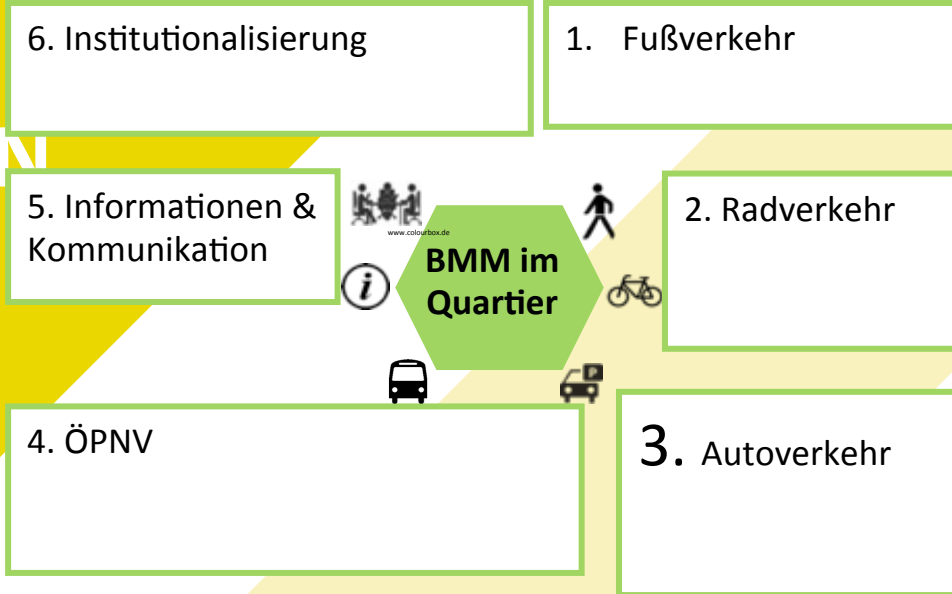
# // B. DIE ANALYSEN



Beispiel: Unternehmen mit 352 Beschäftigten

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. Fuhrparkanalysen
6. Dienstreiseanalysen
7. **Potenzialabschätzung**

# // B. DIE ANALYSEN



1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. Fuhrparkanalysen
6. Dienstreiseanalysen
7. Potenzialabschätzung
8. **Quartiersmaßnahmen und Quartiersworkshops**

# / Vortragsgliederung

A. Der Projektansatz

**B. Einige Ergebnisse**

C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images





# / Gewerbegebiet Remscheid-Großhülsberg

## ÖPNV im Quartier



### Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Großhülsberg, Remscheid – hier ÖV

#### Chancen

- ÖPNV: gute ÖV-Qualität an den beiden Bahnhöfen (S-Bahn sowie Buslinien im 20-Min-Takt)

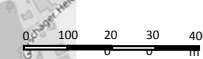
#### Mängel

- ÖPNV: befriedigende und schlechte ÖV-Qualität (Haltestellen sind teilweise nicht barrierefrei; mittelmäßiger Takt; an mehreren Haltestellen kein Betrieb am Abend sowie Wochenende)

#### Bindungen

- SPNV-Haltestellen
- Steigungen (2,5% - 7%)
- Steigungen (> 7%)

Quartiersabgrenzung



Universität Wuppertal LuFG Öffentliche  
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement  
Stand April 2017

# / Gewerbegebiet Remscheid-Großhülsberg

## ÖPNV im Quartier

### Ausgangslage

- Schlechte ÖV-Anbindung
- Erreichbarkeit per Rad eingeschränkt
- kein Parkdruck

### Beratungsprozess

- Beratung von 7 Unternehmen
- 2 Quartiers-Workshops
- Enge Abstimmung mit dem bestehenden Quartiersnetzwerk: Teilnahme an weiteren Workshops des Projekts „Grün statt Grau“
- Workshops zu Quartiersbussen und ÖPNV-Verbesserung mit Verkehrsbetrieben, Stadtverwaltung und Unternehmen



Foto: Jürgen Brunsing, ÖVM/BUW

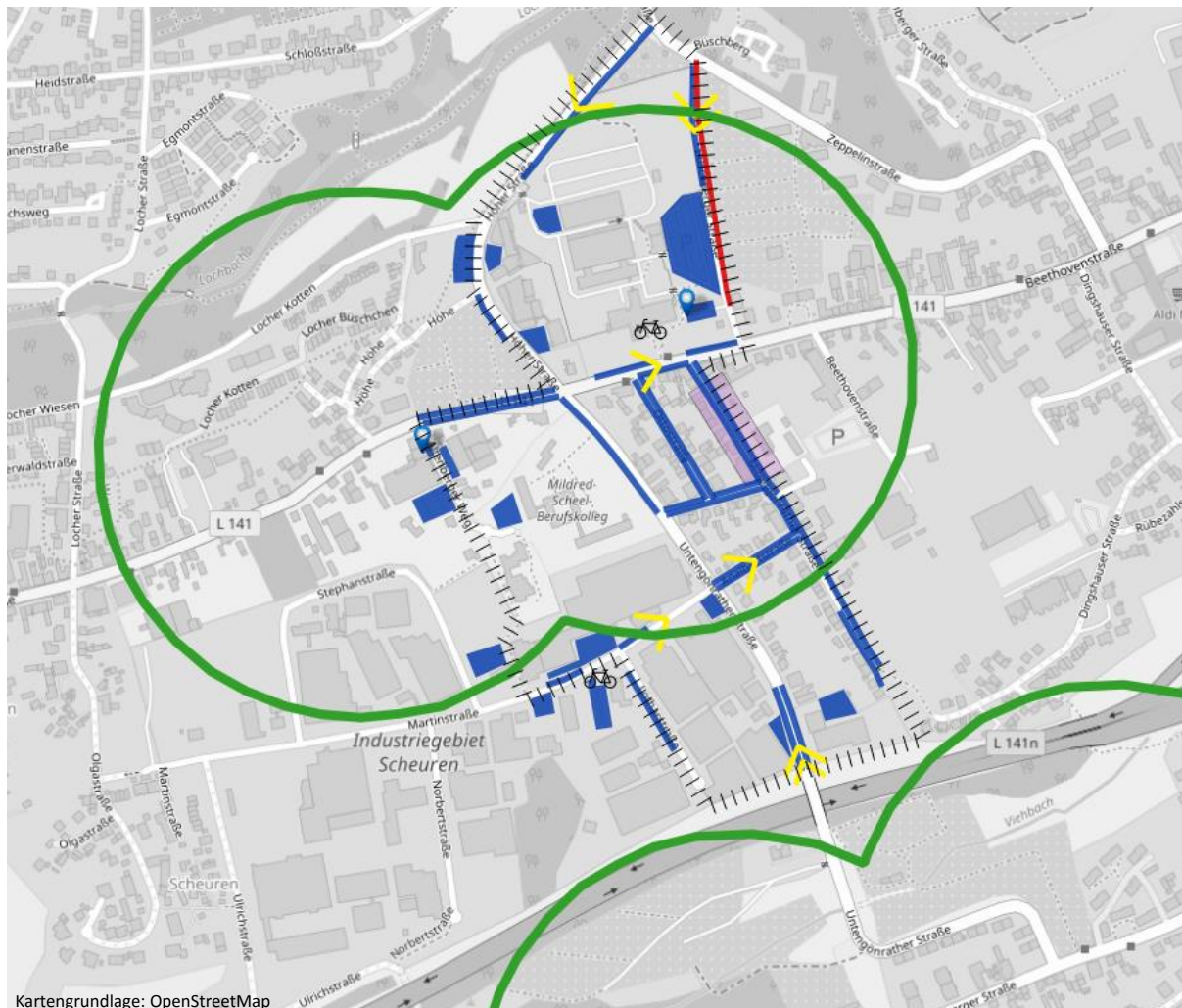
### Quartiersmaßnahmen im ÖPNV

- ✓ Zusätzliche Fahrt Buslinie 666 zum Schichtende um 15:34 Uhr; seit 29.4.2019
- Vorüberlegungen zu einem quartiersbezogenen Bus als Sonderverkehr durch Verkehrsbetriebe oder durch Unternehmen
- In Prüfung: Verlängerung der bestehenden Buslinie 630 durch das Gebiet



# / Gewerbegebiet Scheuren in Solingen

## ÖPNV im Quartier



Kartengrundlage: OpenStreetMap

### Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Solingen-Scheuren

#### Chancen

##### ÖPNV:

gute ÖV-Qualität (mehrere O-Buslinien mit attraktivem Fahrplanangebot; jedoch Quartier teils außerhalb der Einzugsbereiche sowie lange Fahrzeiten)

##### Fußverkehr:

Abschnitt mit Tempo-30-Limit im Bereich der Grundschule

Flächenpotenzial für weitere Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car-Sharing-Stationen):

heute genutzt als Parkflächen

schon zwei E-Ladestationen

#### Mängel

##### Fahrrad:

erst zwei kleine Radabstellanlagen  
Keine Radwege/Radstreifen

fehlender Gehweg

Keine Car-Sharing-Stationen

#### Bindungen

Steigungen (2,5% - 7%)

Steigungen (> 7%)

Quartiersabgrenzung

0 50 100 150 m



Universität Wuppertal LuFG Öffentliche  
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement  
Stand August 2017



# / Gewerbegebiet Solingen-Scheuren ÖPNV im Quartier

## Ausgangslage

- Großer Parkdruck
- Schlechte Fuß- und Radinfrastruktur
- Geringe ÖV-Nutzung und schlechte Anbindung zu bestimmten Zeiten

## Beratungsprozess

- Beratung eines Schlüsselunternehmens
- Intensiver Austausch zwischen diesem Schlüsselunternehmen, dem Verkehrsbetrieb und der Stadt:
  - > Fahrplananpassungen der Linie 681 und verbesserte Umstiege in der City SG: ZOB & Hbf; seit 06/2018
- Runder Tisch mit 6 Unternehmen, 3 Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbund
  - > unternehmensübergreifendes Jobticket)



Foto: BUW/ÖVM: Seminar Betriebsphase 2018

## Quartiersmaßnahme „Scheuren-Ticket“

- Pilotprojekt für 1 Jahr
- Mitarbeiter der teilnehmenden Unternehmen erhalten die höchste Rabattstufe (12 %), zzgl. eines weiteren Rabatts durch das lokale Verkehrsunternehmen (5 %) – unabhängig von der Unternehmensgröße (→ **17 %**)
- Teilweise gibt es einen zusätzlichen Zuschuss vom Arbeitgeber (15 €)
- Stand Anlaufphase „Scheurenticket“: angeboten seit 08/2018
- 275 seither verkaufte Tickets
  - > davon 90 Neukund\*innen



# / Bürogebiet Ohligsmühle in Wuppertal

## ÖPNV und Car-Sharing im Quartier



### Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Ohligsmühle, Wuppertal

#### Chancen

##### ÖPNV:

sehr gute ÖV-Qualität (mehrere barrierefreie und gut ausgestattete Haltestellen; häufiger Takt; viele Linien und verschiedene Verkehrsmittel)

##### Fahrrad:

mehrere Radrouten / Radwege sind bereits vorhanden

30er-Zonen: fahren auf der Fahrbahn vorgesehen

einige öfftl. Radabstellanlagen sind bereits vorhanden

##### Fußverkehr:

30er-Zonen: stadtvträgliche Geschwindigkeit  
In mehreren Bereichen Fußgängerzone

Flächenpotenzial für weitere Mobilitätsdienstleistungen  
(z.B. Car-Sharing-Stationen):

heute genutzt als Parkflächen

heute genutzt als Parkhaus

schon eine E-Ladestation im Quartier und weitere in der Umgebung

eine Car-Sharing-Station mit drei Plätzen

#### Mängel

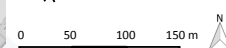
Radwege teilweise im schlechten baulichen Zustand

#### Bindungen

SPNV-Haltestelle

Schwebebahn-Haltestellen

Quartiersabgrenzung



Universität Wuppertal LuFG Öffentliche  
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement  
Stand Februar 2017



# / Bürogebiet Wuppertal-Ohligsmühle ÖPNV und Car-Sharing im Quartier

## Ausgangslage

- angespannte Parksituation
- sehr gute ÖV-Anbindung
- gute Erreichbarkeit per Rad

## Beratungsprozess

- Beratung von 3 Schlüsselunternehmen
- 2 Quartiers-Workshops
- intensive Abstimmung zu unternehmensübergreifendem Car-Sharing



©cambio Rheinland

## Quartiersmaßnahmen

### ÖV

- Zustimmung des VRR: JobTicket im Arbeitgeber-zuschuss-Modell als unternehmens-übergreifendes Ticket:

- Quartier Ohligsmühle als Zusammenschluss mehrerer Betriebe und Organisationen

### Car-Sharing

- Ausbau der Car-Sharing-Nutzung in den Unternehmen in Abstimmung mit Cambio Carsharing Wuppertal
- Ziel: unternehmensübergreifende Verbesserungen des Car-Sharing-Angebots



Foto: Stefan Fries



# / Wesentliche Erfolgsfaktoren

## Akteure aktivieren: Die Menschen schaffen das!

TYP	FALL	ERFOLGSFAKTOREN
Gewerbegebiet	Großhülsberg (RS) Scheuren (SG)	<b>Quartiers-Kontext</b> „grün statt grau“ <b>Akteure</b> Quartiers-Kümmerer*in
Großunternehmen	Barmenia (W)	<b>Akteure</b> Stabsstelle Nachhaltigkeit
Bürogebiet	Ohligsmühle (W)	<b>Akteure</b> 3 aktive Unternehmen (Sparkasse, IHK, Energie-Agentur) 2 engagierte Mobilitätsdienstleister WSW mobil, Cambio CarSharing Fahrradbeauftragte Stadt Wuppertal
Rathaus mit Umfeld	Remscheid, Solingen, Wuppertal	<b>Akteure</b> 3 Oberbürgermeister 3 Dezernenten 3 Kümmerer*innen
Mischgebiet	Arrenberg (W)	??? Die kleinteilige Struktur ist schwierig ???
Infrastrukturband	Laaken (W)	<b>Akteure</b> 2 interessierte Unternehmen <b>Infrastruktur</b> 1 gemeinsame Radverbindung
Hochschule	BUW	<b>Akteure</b> 3*Chefebene: Kanzler & AStA & Verkehrsdezernent plus 3*Arbeitsebene

# / Vortragsgliederung

A. Der Projektansatz

B. Einige Ergebnisse

**C. Fazit und Ausblick**



Foto: Getty Images





# / Fazit: 10 Lehren

## Der Quartiersansatz ...



1. ... schafft Synergien bei der Maßnahmenfindung und Maßnahmenumsetzung: überbetrieblich untereinander und gemeinsam mit Mobilitätsdienstleistern (ÖV & CS) und den Stadtverwaltungen.
2. ... ist aber kein Selbstläufer, weil Betriebe dem Thema „Mobilität“ unterschiedliche Bedeutung zumessen und eigene Planungshorizonte haben.
3. ... braucht deshalb Unterstützung: Kümmerer, Netzwerke und Multiplikatoren, die quartiersbezogene BMM-Prozesse anstoßen, verfolgen und verstetigen.
4. ... braucht eine Verankerung dieser Unterstützung im Quartier und durch ein kommunales Mobilitätsmanagement der Stadt oder durch andere Akteure (z. B. Verkehrsunternehmen oder IHK).
5. ... braucht Unterstützung durch die „klassische“ kommunale Stadt- und Verkehrsplanung zur Förderung des Umweltverbundes und bei der Infrastruktur.



# / Fazit: 10 Lehren

## Das Projekt BMM HOCH DREI...



6. ... hat als Initiator und Katalysator im Bergischen Städtedreieck gewirkt und das BMM-Bewusstsein geweckt, Türen geöffnet, Prozesse angestoßen und verstärkt: in Betrieben, in Quartieren und in der Region.
7. ... hat reale Wirkungen erzeugt:  
kurzfristig (2018/19), mittelfristig (2019/20), langfristig (2021 ff).

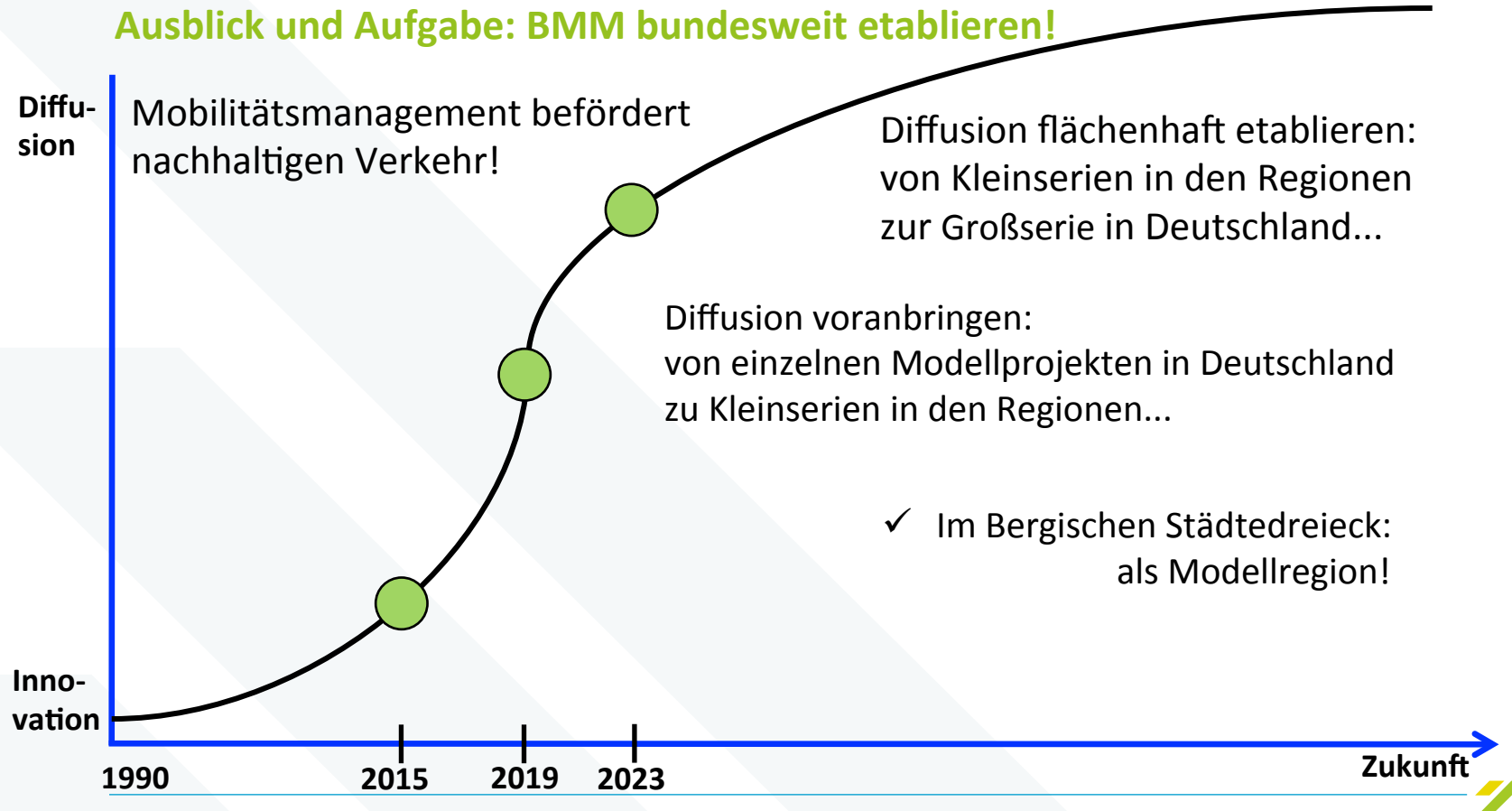
## Betriebliches Mobilitätsmanagement ...

8. ... kann durch ein Forschungsprojekt initiiert, aber nicht verstetigt werden.
9. ... ist nur mit „Pull“ - aber ohne „Push“ - ... unvollständig!
10. ... braucht einen langen Atem und langfristige Evaluationen der Prozesse und der Wirkungen – gerade auch nach Ende von Projektlaufzeiten!



# / Die Perspektive BMM bundesweit als Großserie ausrollen!

## Ausblick und Aufgabe: BMM bundesweit etablieren!



**HERZLICHEN DANK FÜR  
IHRE AUFMERKSAMKEIT  
IHR BMMHOCHDREI-TEAM**





Foto: Andreas Fischer