



startkLahr.mobil

Entwicklung eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes für das Industrie- und Gewerbegebiet startkLahr

Interviewauswertung

Das diesem Bericht zugrunde liegende Projekt startkLahr.mobil (Akronym: **RegioMobility**) wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen **FKZ: 01UV2042** gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Herausgeber

startkLahr - IGZ Raum Lahr GmbH
Europastr. 1
D-77933 Lahr

Projektkoordination

Svenja Brutsch
startkLahr - IGZ Raum Lahr GmbH
Tel.: +49 (0) 7821/94 03 - 129
E-Mail: svanja.brutsch@startklahr.biz

Wissenschaftliche Begleitung (Fraunhofer IAO)

Patrick Ruess

Stand

August 2020

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
1 Projektbeschreibung	4
1.1 Ausgangssituation und Forschungsfragen	4
1.2 Projektansatz und Vorgehensweise	5
1.3 Projektziele und zu erwartende Ergebnisse	5
2 Interviews	6
2.1 Ergebnisse der Interviews	6
2.1.1 Arbeitswege, Verkehrsmittelwahl & Faktoren.....	7
2.1.2 Dienstfahrten	15
2.1.3 Mobilität auf dem Areal & der Umgebung	16
2.1.4 Beweggründe & Maßnahmen der Unternehmen	17
2.1.5 Die Rolle der Industrie- und Gewerbezentrum GmbH (IGZ)	21
3 Handlungsfelder	23
Literaturverzeichnis	24
Anhang	25

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Faktoren, die die Pkw-Nutzung beeinflussen	8
Abb. 2: Verortung der Interviewergebnisse (Ostareal) - Radverkehr	10
Abb. 3: Verortung der Interviewergebnisse (Westareal) – Radverkehr	11
Abb. 4: Verortung der Interviewergebnisse (Ostareal) - ÖPNV, Fußverkehr, Sonstiges.....	13
Abb. 5: Verortung der Interviewergebnisse (Westareal) - ÖPNV, Fußverkehr, Sonstiges	14
Abb. 6: Beweggründe die Mitarbeitenden im Bereich Mobilität zu unterstützen	18
Abb. 7: Schematische Darstellung der weiteren Vorgehensweise	23

Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Wenn möglich werden neutrale Begriffe verwendet, ansonsten wird die männliche Wortform genutzt. Diese bezieht jedoch alle anderen Geschlechter mit ein.

1 Projektbeschreibung

1.1 Ausgangssituation und Forschungsfragen

Täglich pendeln rund 68% der Menschen in Deutschland mit dem Pkw zur Arbeit. Das Industrie- und Gewerbegebiet „startkLahr Airport & Business Park Raum Lahr“ übertrifft diesen Wert nochmals. 80% der über 5000 Beschäftigten am Areal nutzen den Pkw.

Das startkLahr-Areal liegt im Südwesten Deutschlands an der französischen Grenze in der Metropolregion Oberrhein im Ortenaukreis direkt vor den Toren der Stadt Lahr. Neben großen Logistikunternehmen sind hier auch viele regionale kleine und mittelständische Produktions- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt. Inzwischen sind es über 140 Unternehmen – Tendenz steigend.

Der größte Anteil der Tagespendler kommt aus der nahen Umgebung, gefolgt von Beschäftigten aus dem Großraum Ortenau und dem benachbarten Frankreich. Zusammen mit den Berufspendlern, die stadtein- oder stadtauswärts fahren, führt dies bereits heute zu einer starken Belastung des Straßenverkehrsnetzes. Noch können kleinere Maßnahmen Abhilfe schaffen, um den Verkehrsfluss zu Stoßzeiten oder Schichtwechsel zu gewährleisten. Doch insbesondere im Hinblick auf die weitere Ansiedlungsentwicklung des Areals und der Umgebung ist ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept erforderlich, welches es ermöglicht, den Herausforderungen zunehmender Verkehrsbelastungen mit angemessenen und nachhaltigen Maßnahmen zu begegnen.

Im Rahmen des Mobilitätsprojekts sollen unter fünf strategischen Zielen folgende Fragen beantwortet werden:

- Erreichbarkeit und Mobilitätsangebote **optimieren**

Wie kann die Erreichbarkeit der Unternehmen auf dem Areal und in der Umgebung verbessert werden? Welche Angebote müssen gezielt an welcher Stelle ausgebaut werden?

- Areal **vernetzen**

Wie und warum bewegt man sich auf dem Areal und in der Umgebung?

- Straßenraum und Mobilitätsflächen **gestalten**

Wie wird der Straßenraum zukünftig genutzt? Wie kann Mobilitätsfläche gestaltet werden?

- Gemeinsame Mobilitätsangebote **aufbauen**

Wie können Unternehmen kooperieren? Wie können sich Beschäftigte zusammenschließen?

- Klimaziele **verwirklichen**

Wie muss das Mobilitätskonzept gestaltet sein, um Klimaziele zu erreichen?

1.2 Projektansatz und Vorgehensweise

Um ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept zu entwickeln, wird zunächst die Ausgangslage im Umfeld des startkLahr-Areals und in den beteiligten Kommunen erfasst. Bereits erhobene Daten werden aufbereitet und auf Aktualität und Lücken geprüft. Zusätzlich benötigte Daten werden durch Umfragen, Interviews und Beobachtungen ergänzt. Anschließend erfolgt eine Best-Practice-Analyse. Es werden neue Technologien, Dienstleistungen und Ansätze im Themenfeld Mobilität analysiert und hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit für den Standort startkLahr-Areal und die Umgebung bewertet. Auf Grundlage dieser Vorarbeiten werden in der letzten Phase unter Einbeziehung der relevanten Akteure die finalen Mobilitätslösungen erarbeitet. Hierbei kommen Fokusgruppen zum Einsatz. In diesem Format wird in Kleingruppen über die genauere Umsetzung der best-practice Ansätze diskutiert. Ziel ist es u.a. verschiedene Sichtweisen und Erfahrungen zusammenzuführen und frühzeitig Konflikte aufzudecken um diesen entgegenwirken zu können.

1.3 Projektziele und zu erwartende Ergebnisse

Im Mittelpunkt des Projekts steht die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für das startkLahr-Areal. Das Konzept soll dabei an die parallellaufenden Mobilitätsprojekte in der Region, wie beispielsweise *einfach mobil*, *nextbike* oder den Verkehrsentwicklungsplan Lahr und der Gemeinde Friesenheim anknüpfen, um so von Synergien zu profitieren. Das Projekt stärkt demnach die Mobilität im Umfeld des startkLahr-Areals. Die angestrebte verkehrliche Entlastung des großflächigen Industrieareals wirkt sich zudem auch positiv auf die umliegenden Kommunen und somit auch auf die gesamte Region aus. Neben dem bedarfsgerechten Ausbau klassischer Angebote sollen auch innovative Ergänzungen berücksichtigt werden. Langfristig wird sowohl das Ziel der deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs als auch eine effektivere Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr angestrebt.

2 Interviews

Um die Ausgangslage zu erfassen wurden insgesamt zehn Interviews mit Geschäftsführenden und Mobilitätsbeauftragten von Unternehmen am startkLahr-Areal geführt. Davon wurden zwei Interviews mit Unternehmen geführt, die das Konzept als Anbieter in einer potenziell aktiveren Rolle mitgestalten könnten. Die Interviews fanden im Zeitraum vom 01. April bis 15. Mai 2020 statt und wurden aufgrund der akuten Corona-Situation telefonisch geführt.

Bei der Auswahl der Unternehmen wurden folgende Kriterien beachtet:

- kleine, mittlere sowie große Unternehmen
- Standort auf dem Areal (Verteilung im West- und Ostareal)
- Branchenmix (Logistik, Dienstleistung, Produktion etc.)

Um die Interviews weitestgehend vergleichbar zu machen wurde ein Leitfaden (s. Anhang) erstellt, den die Interviewpartner vorab erhielten. Dieser war in fünf Abschnitte aufgeteilt:

- Mobilitätsverhalten: Verkehrsmittelwahl und Einflussfaktoren
- Das startkLahr - Areal & Umgebung: Die Nutzung des Areals außerhalb der Arbeitszeit
- Gestaltungsmöglichkeiten für Unternehmen: bestehende und geplante Maßnahmen
- Mitarbeitermobilität: Beweggründe und Umsetzungshemmnisse
- Mobilität 2025: offene Ideen und Wünsche für das Areal

Im Rahmen der Interviews wurde auf die jeweiligen Besonderheiten der Unternehmen, wie etwa spezielle Nutzergruppen oder Rollenübernahme bei der Gestaltung des Mobilitätskonzeptes eingegangen und der Leitfaden entsprechend angepasst.

2.1 Ergebnisse der Interviews

Die Auswertung gliedert sich in fünf übergeordnete Themenfelder, denen jeweils Unterpunkte zugeordnet sind. In den jeweiligen Unterpunkten sind (potenziell) positiv wirkende Faktoren **grün**, (potenziell) eher negativ wirkende Faktoren **orange** hervorgehoben.

*Bsp.: Auf die Kooperationen im Bereich Fahrzeugflotten zwischen Unternehmen wirken sich **rechtliche** und **versicherungstechnische Themen** negativ aus. Ein potenziell positiv wirkender Faktor könnte hingegen die **externe Verantwortung** oder eine **einfache Buchungsplattform** sein.*

2.1.1 Arbeitswege, Verkehrsmittelwahl & Faktoren

// Einzugsgebiet

Der überwiegende Anteil der Beschäftigten kommt aus den umliegenden Gemeinden oder der nahen Region. In den meisten Fällen wird das Einzugsgebiet, aus dem die Beschäftigten einpendeln, mit maximal 50 km angegeben, wobei gleichzeitig die Anzahl der Beschäftigten aus dem angrenzenden Frankreich tendenziell zunehmen wird.

Verkehrsmittelwahl & Einflussfaktoren

// Pkw

Alle Unternehmen gaben an, dass der Großteil der Beschäftigten mit dem Pkw zur Arbeit kommt. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Mitarbeitenden von weiter entfernt oder aus der nahen Umgebung anreisen.

Der Faktor, der im Zusammenhang mit der Pkw-Nutzung mit am häufigsten genannt wurde, war vor allem der **Zeitaufwand**

„Zeit ist den Mitarbeitenden unglaublich wichtig. Wenn die Schicht vorbei ist, wollen sie ohne Umwege nach Hause.“ (U6)

„Der Arbeitstag ist schon relativ lang. Da möchte man nicht noch zusätzlich viel Zeit auf dem Arbeitsweg verlieren v.a., wenn man nicht in direkter Umgebung wohnt.“ (U5)

Um möglichst wenig Zeit auf dem Arbeitsweg zu verlieren, wird daher in den meisten Fällen auf den Pkw zurückgegriffen.

„Mit dem Pkw hat man in der Regel die kürzeste Zeitdauer“ (U8)

Von drei Interviewpartnern wurde die **Bequemlichkeit** bzw. die **Gewohnheit** eingebracht. Man sei in der Region etwas bequem und nutze immer das Auto. Hinzu kommt, dass man dort seine Ruhe genießen und auf direktem Weg nach Hause fahren könne. (U4, U6) Die Pkw-Nutzung wird außerdem durch die vorhandene **Transportkapazität** positiv beeinflusst. Dies spiegelt sich bspw. in der Thematik *Verknüpfung von Arbeitsweg und Freizeitaktivitäten* wider (→ 2.1.3).

Der einzige Faktor, der gegen die Nutzung des Pkws spreche und die Nutzung somit leicht negativ beeinflusse, sei das **hohe Verkehrsaufkommen**. Morgens würde dies sowohl die Strecke aus Richtung Kinzigtal bzw. Schuttertal zum Areal als auch die Strecke von der Autobahn kommend betreffen bzw. abends die gegenläufigen Richtungen. (U2, U5, U9). Insgesamt habe der Verkehr

in den letzten Jahren stark zugenommen – der stockende Verkehr am Areal entstehe allerdings nur zum Schichtwechsel oder Schulbeginn/-schluss (U3, U7, U8). Diese kleineren Staus werden jedoch als erträglich empfunden und die positiven Faktoren wie Flexibilität und Zeitersparnis überwiegen. (U1, U4)

„[...] es dauert ein bisschen, bis man bei uns aus dem Parkplatz draußen ist oder am Kreisverkehr an der Firma Schaeffler staut es sich, aber das ist nichts, was jetzt unerträglich wäre.“ (U4)

„Es ist eine Katastrophe mit dem Verkehr in Lahr. [...] Da geht nichts vorwärts. Der Straßenbau hat mit dem Verkehrsaufkommen nicht standgehalten.“ (U2)

Der Pkw als Verkehrsmittel zum startKLahr-Areal ist nicht zuletzt deshalb so attraktiv, weil die **bestehende Infrastruktur** recht gut ausgebaut ist. Für alle Mitarbeitenden ist das **Parken kostenfrei** und unkompliziert. Parkplätze sind in fast allen Unternehmen für die Mitarbeitenden vorhanden und es wird sich bei geplanten Erweiterungen o.ä. frühzeitig auch um die Erweiterung der Parkplätze gekümmert.

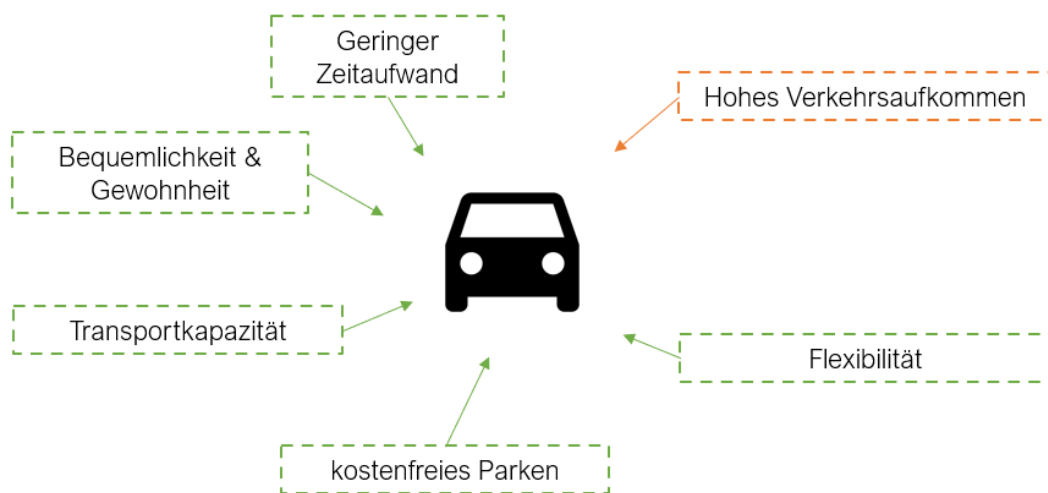


Abb. 1: Faktoren, die die Pkw-Nutzung beeinflussen
Quelle: eigene Darstellung

// Fahrgemeinschaften

In vier Unternehmen werden vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet. Dabei herrscht eine **hohe Selbstorganisation** von Seiten der Mitarbeitenden. Die Fahrgemeinschaften finden sich entweder persönlich oder durch einen Aushang am schwarzen Brett zusammen. Lediglich zwei Unternehmen gaben an, dass sie **Fahrgemeinschaften aktiv anregen**, indem sie bei der Einstellung neuer Mitarbeitender direkt auf andere Mitarbeitende zugehen, die aus demselben Ort oder der

näheren Umgebung kommen. Eine andere Möglichkeit Fahrgemeinschaften zu unterstützen, liegt darin, die Aushänge am schwarzen Brett gezielt zu vermitteln. (U3, U4, U5, U6)

// Fahrrad

Das Verkehrsmittel Fahrrad wird vor allem im **Sommer** genutzt – jedoch bleibt auch hier der Anteil vergleichsweise gering und beschränkt sich auf die Mitarbeitenden aus der nahen Umgebung. Nur zwei Unternehmen gaben an, dass es auch Mitarbeitende gebe die ganzjährig das Fahrrad nutzen.

Insgesamt wird die **bestehende Radinfrastruktur** als sehr gut bis gut bewertet. Der **Radweg direkt am Areal** mache das Radfahren attraktiver.

„Die Fahrradabbindung aus Seelbach ist super. Da gibt es nicht viel zu kritisieren. Auch aus Langenwinkel gibt es einen schönen Weg.“ (U2)

„Die Stadt macht viel im Bereich Radverkehr und Fahrradstreifen. Das kommt gut an.“ (U3)

Es gibt jedoch auch Kritikpunkte. Insbesondere die **Anbindung aus Lahr und aus Richtung Bahnhof** wird eher negativ gesehen. (U7, U8) Außerdem seien die Radwege auf dem Areal nicht immer zu erkennen oder werden teilweise **zugeparkt**. (U8) Weitere Hemmnisse, die sich auf die Nutzung des Fahrrads auswirken sind in erster Linie **schlechte Wetterbedingungen** und die **Entfernung**, gefolgt vom **Sicherheitsrisiko**. (U2, U4, U5, U7, U8). Das Sicherheitsrisiko wurde insofern begründet, dass auf dem Areal **viele Verkehrsarten** aufeinandertreffen und durch die gemeinsame Straßennutzung von Rad-, Pkw- und Schwerlastenverkehr ein Gefahrenpotenzial entstehe (wenn keine gesonderten Radwege vorhanden sind). Außerdem sind die **Verkehrsregeln nicht immer eindeutig** und die **vielen Firmeneinfahrten** bergen ein Risiko. Eine subjektiv empfundene Unsicherheit wird darüber hinaus durch **fehlende Beleuchtung** erzeugt.

„[...] gerade hier auf dem Areal hat man viel mit dem Transportgewerbe zu tun. Es ist nicht so einfach, wenn verschiedene Verkehrsarten sich ständig kreuzen. Und ich denke da haben einige Radfahrer und Radfahrerinnen einfach Respekt und auch Angst“ (U8)

Außerhalb des Areals wurde die **lange Wartezeit** an der Ampel an der Dr.-Georg-Schaeffler-Straße (Auffahrt B415) bemängelt. Häufiges Anhalten und lange Wartezeiten an Ampeln machen das Radfahren unattraktiv, vor allem, wenn die Wetterbedingungen nicht ideal sind. (U8) Wie bereits im Abschnitt Pkw erwähnt, spielt bei den Hemmnissen auch die **Bequemlichkeit** wie auch die **Selbstorganisation** mit hinein. (U2, U8)

„Die eigene Bequemlichkeit [...] alles andere sind oftmals Ausreden“ (U2)

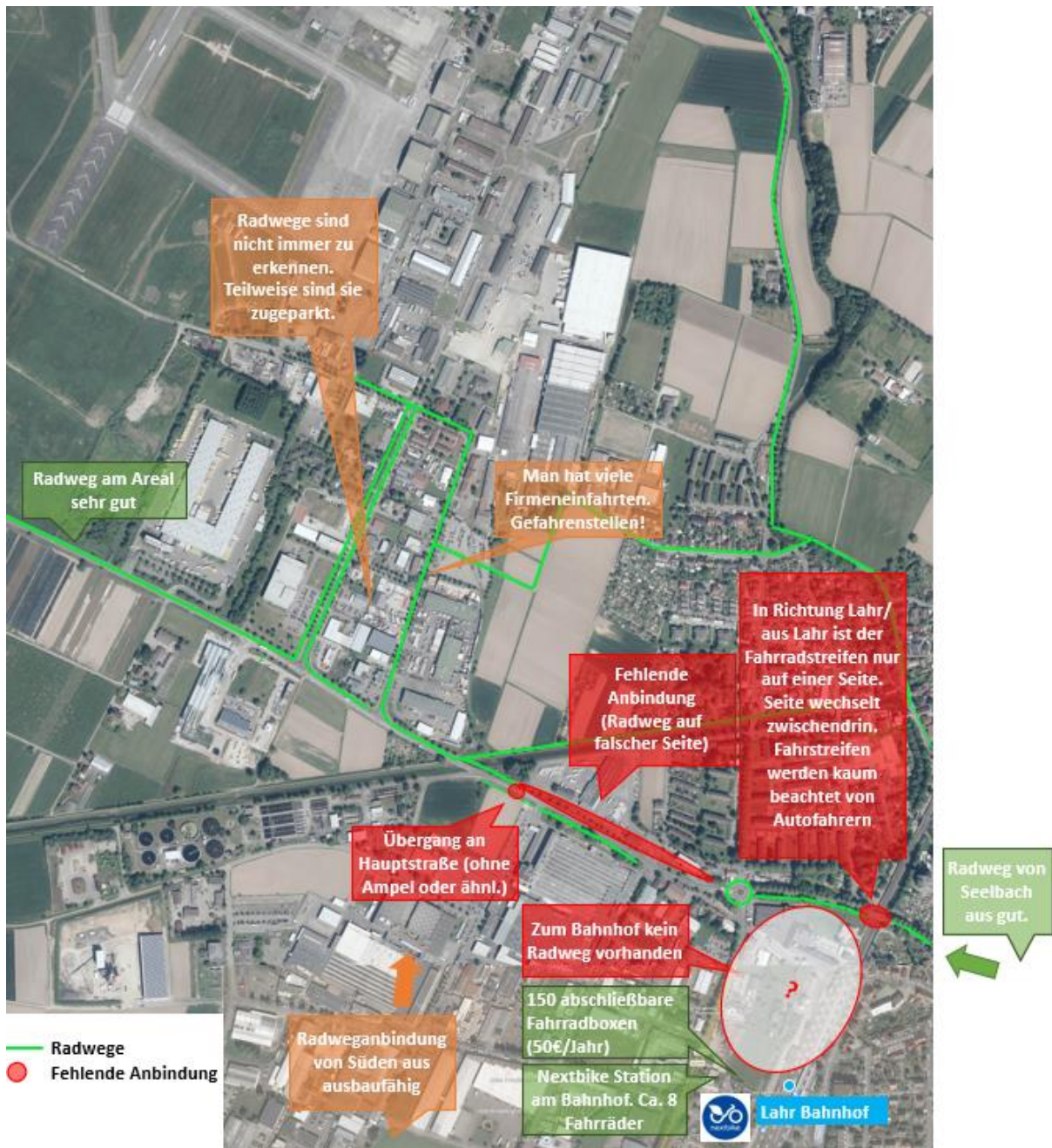


Abb. 2: Verortung der Interviewergebnisse (Ostareal) - Radverkehr
 Quelle: eigene Darstellung

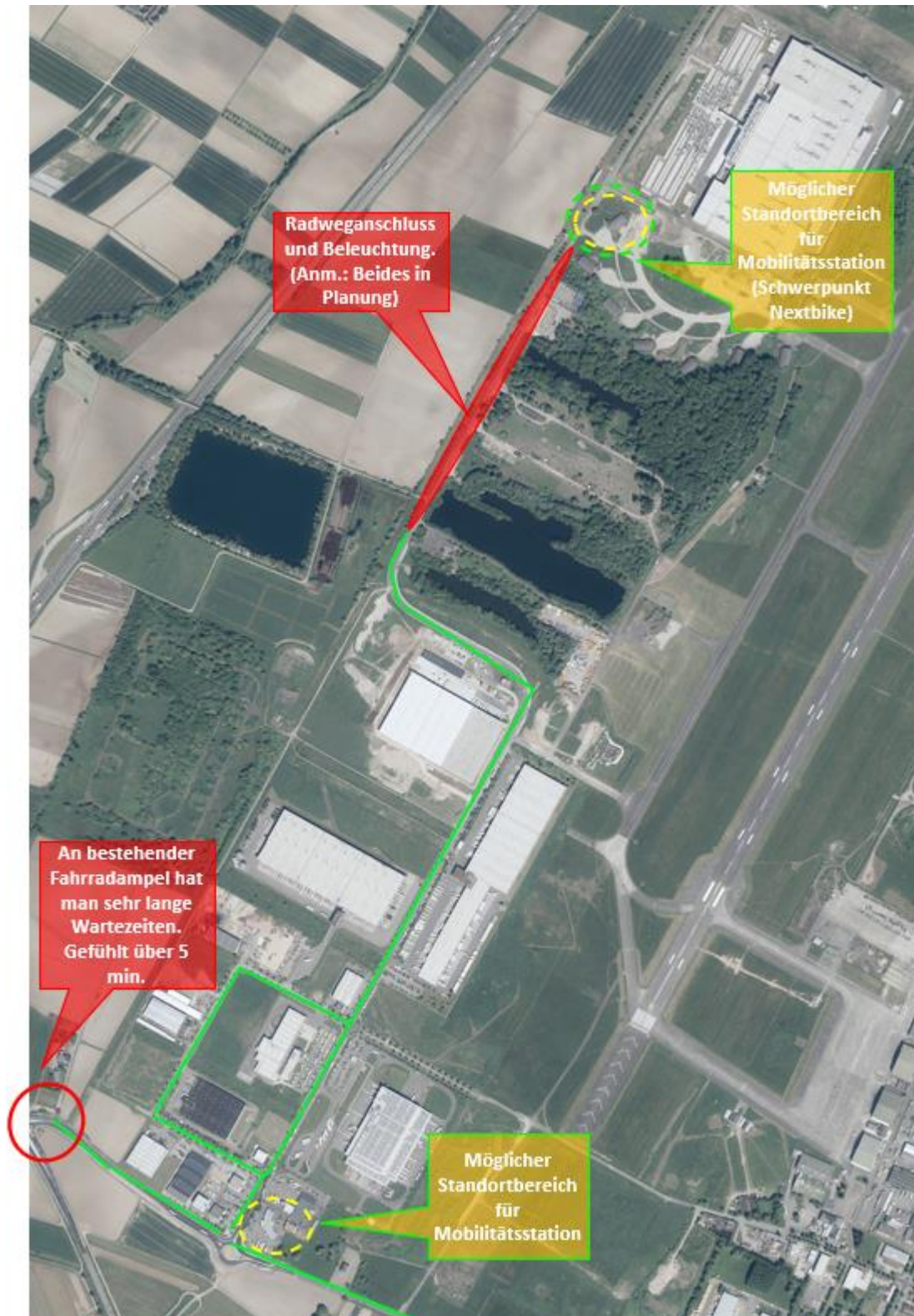


Abb. 3: Verortung der Interviewergebnisse (Westareal) – Radverkehr
Quelle: eigene Darstellung

// ÖPNV

Die am wenigsten genutzten Verkehrsmittel sind Bus und Bahn. Acht von neun Unternehmen gaben an, dass entweder kein Mitarbeitender oder ein sehr geringer Anteil den ÖPNV nutze. Diejenigen, die den Bus nutzen, sind überwiegend Zeitarbeitende, besitzen keinen Führerschein oder der Bus ist wegen körperlichen Beeinträchtigungen die einzige Alternative.

Negativ wirken sich auf die Nutzung des ÖPNVs vor allem die Faktoren **Zeit** und die **Umsteigeanzahl** aus. Die Anbindung an das Areal ist aus fast allen Richtungen mit mind. 1x Umsteigen verbunden. (U3, U5, U6, U8) Selbst wenn man aus der näheren Umgebung anreist benötigt der Bus ein Vielfaches der benötigten Pkw Fahrtzeit. (U2, U3) Hinzu kommt, dass das innere Westareal nur mit der Linie 100 erschlossen wird. Die Haltestellen liegen somit teilweise bis zu 1,5 km vom Zielunternehmen entfernt. Die **Entfernung der Haltestelle** spielt somit eine maßgebliche Rolle. (U1, U4, U5)

Besondere Aufmerksamkeit lag darüber hinaus auf den Arbeitszeiten. Es kristallisierte sich heraus, dass die **Busfahrzeiten** auf die **Schulzeiten** und auf bestimmte **Schichtzeiten** ausgelegt sind. Somit ist die Nutzung des Busses für viele Beschäftigte nicht attraktiv. In diesem Zuge wurde außerdem sowohl von Unternehmen mit Schichtarbeitszeiten, als auch von Unternehmen mit flexiblen Arbeitszeiten erneut die fehlende **Flexibilität** als negativer Punkt für die ÖPNV Nutzung genannt. (U1, U3, U6)

Von zwei Unternehmen wurde darüber hinaus die Problematik der **Auslastung zu Stoßzeiten** angeführt – vor allem im Winter sei dies ein Problem. Diese Enge führt gelegentlich zu Spannungen zwischen den verschiedenen Fahrgästen. Hierzu wurde der **Wunsch nach einer Kooperation** und eine gemeinsame Suche nach einer Lösung der betroffenen Unternehmen mit der SWEG ausgesprochen. (U7, U8)

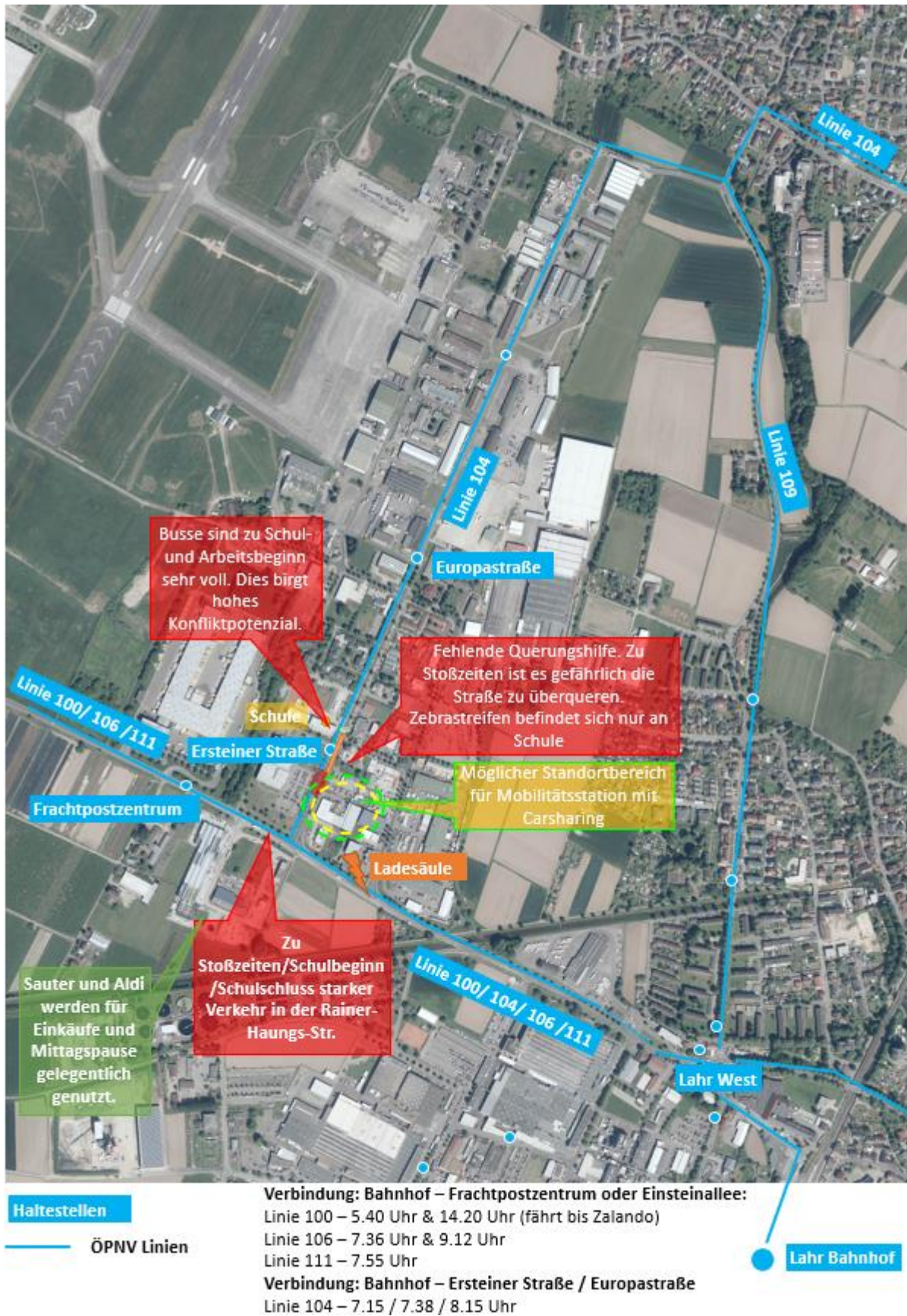


Abb. 4: Verortung der Interviewergebnisse (Ostareal) - ÖPNV, Fußverkehr, Sonstiges
 Quelle: eigene Darstellung

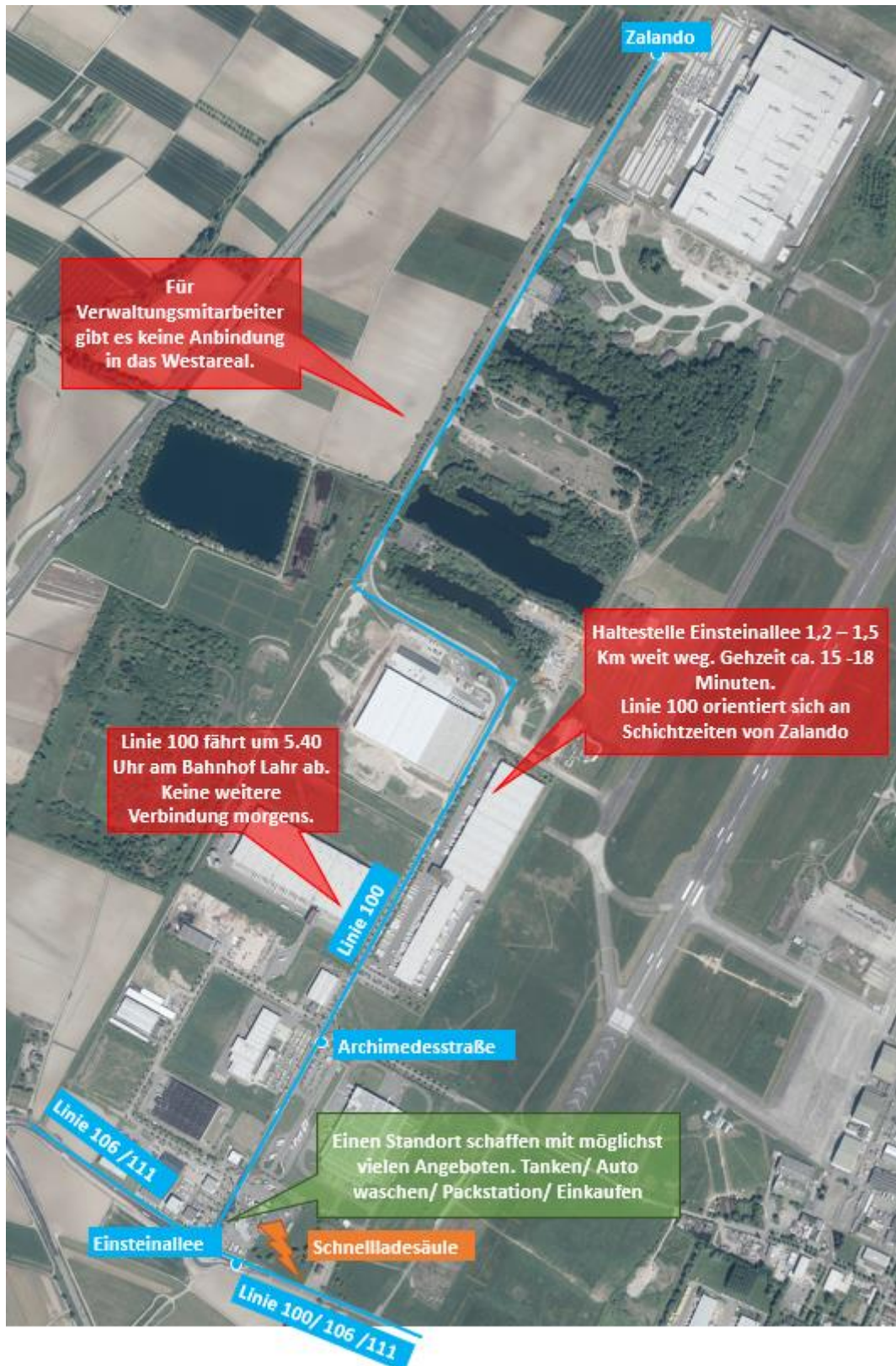


Abb. 5: Verortung der Interviewergebnisse (Westareal) - ÖPNV, Fußverkehr, Sonstiges
 Quelle: eigene Darstellung

2.1.2 Dienstfahrten

// Wege und Zwecke

Neben dem Arbeitsweg der Mitarbeitenden spielen auch Dienstfahrten zu einem Wegezweckanteil von ca. 11% in das tägliche Verkehrsaufkommen in Deutschland mit ein. Dieser Wert liegt zwar unter dem des Arbeitsweges von 16%, jedoch kommen „Personen mit Dienstwegen [...] auf eine hohe Tageskilometerleistung für Dienstwege von 91 Kilometer.“ (Nobis et al., S. 62) Diese hohe Tageskilometerleistung spiegelt sich auch bei den Unternehmen am starkLahr-Areal wider. In sechs Unternehmen werden entweder Fahrten in der **nahen Umgebung**, zwischen **Niederlassungen** einer Firma oder **Kundenbesuche** unternommen. Die Fahrtstrecken können bei Kundenbesuchen zwischen 100 und 1000 km liegen.

„Unsere Kunden sind weiter weg. [...] Man versucht aber an einem Tag nicht nur einen Kunden zu besuchen, sondern eine Tour zu planen mit 3-4 verschiedenen Kunden.“ (U2)

„Wenn wir Richtung Norden fahren haben wir eine Strecke von 800/900 km. Die anderen Strecken liegen auch in dem Rahmen. 1000 km kommen gleich zusammen“ (U3)

// Nutzung & Zukunftspläne

Alle gaben an, diese Strecken fast ausschließlich mit dem **Pkw** zurückzulegen, da alle anderen Verkehrsmittel zu unflexibel seien. Dabei werden in vier Unternehmen privat zugeordnete Dienstwagen genutzt, die in nur einem Unternehmen auch von anderen Mitarbeitern mitgenutzt werden können. Neben einem (zusätzlichen) Carpool für alle Mitarbeitenden in vier Unternehmen ist vor allem der Anbieter SIXT im Westareal eine gute Möglichkeit um bedarfsbezogen unkompliziert ein Auto hinzu zu buchen.

In nur zwei Unternehmen sind maßgebliche Veränderungen angedacht oder zum jetzigen Zeitpunkt denkbar. Diese sind:

- die Einführung von Poolfahrzeugen, da keine Fahrzeuge für Mitarbeitende vorhanden sind und die ausschließliche Anmietung über SIXT zu hohen Kosten führt
- Carsharing (einfach mobil) für planbare Termine

Die anderen Unternehmen schätzen die Flexibilität der eigenen Fahrzeugflotte bzw. der privaten Dienstwagen und befürworten das System der zusätzlich flexibel anzumietenden Autos bei Autovermietungen.

// Kooperationen im Bereich Fahrzeugflotte

In der Veränderungsbereitschaft spiegelt sich im Wesentlichen auch die Kooperationsbereitschaft wider. Obwohl heute schon Kantinen oder Besprechungsräume geteilt werden, ist die Bereitschaft zum Teilen der Fahrzeugflotte noch sehr gering ausgeprägt. Neben dem gefühlten **Verlust der eigenen Flexibilität** spielen auch **rechtliche**, **versicherungstechnische** und **datenbezogene** Fragestellungen mit hinein. Positiv auswirken könnte sich eine **externe Verantwortung*** für unternehmensübergreifende Autos. Für Unternehmen ist es außerdem attraktiv, wenn es einen sehr **einfachen Buchungsprozess** gibt. Die Pkws müssten darüber hinaus schnell erreichbar sein – also in der **Nähe der Unternehmen** stehen.

Kooperationswünsche zum Thema Fahrzeugflotte wurden von nur einem Unternehmen explizit genannt. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wie in Kapitel 2.1.1, Abschnitt ÖPNV, bereits erwähnt, sind es zwei Unternehmen.

2.1.3 Mobilität auf dem Areal & der Umgebung

Bei Entwicklung des Mobilitätskonzepts lautet ein strategisches Ziel „Areal vernetzen“, verbunden mit der hinterlegten Fragestellung „Wie und warum bewegt man sich auf dem Areal und in der Umgebung?“. Die abgeleiteten Ergebnisse zu dieser Fragestellung waren sehr homogen.

// Verknüpfung von Wegen

In erster Linie werden **Einkäufe** mit dem Arbeitsweg verknüpft. Hierzu werden entweder der auf dem Areal befindliche Aldi oder Sauter genutzt oder die Möglichkeiten am eigenen Wohnort. Nur wenige nutzen das Fitnessstudio am Areal.

// Mittagspause

Die Mittagspause gestaltet sich je nach Unternehmen unterschiedlich. Der größte Anteil der Beschäftigten verbringt die Pause jedoch im **Unternehmen** (Pausenraum oder Kantine) oder nutzt die **Kantine** eines anderen Unternehmens mit. Wenn die Mitarbeitenden extern Mittagspause machen, wird im Westareal fast ausschließlich die Tankstelle Günther Energie als Anlaufstelle genutzt. Im Ostareal hingegen werden auch die Möglichkeiten von **Aldi, Sauter oder eines Fast Food Restaurants** (Döner, Burger King) genutzt.

* *externes Unternehmen, welches sich um die Instandhaltung und Wartung von Pkws sowie um Buchungsprozesse kümmert.*

// Aufenthaltsqualität

Nur wenige nutzen im Anschluss an das Mittagessen die Gelegenheit, um einen **Spaziergang** in der Umgebung zu machen. Hier gab es auch die meisten Kritikpunkte. Das Areal hat derzeit nach Einschätzung der Interviewpartner zwar das Potenzial für Aufenthaltsmöglichkeiten, jedoch ist diese gewünschte Attraktivität noch nicht geschaffen worden.

„Es fehlt ein schöner Weg auf dem man sich mal in den Pausen die Beine vertreten kann.“ (U9)

„Es fehlt die Möglichkeit draußen mal Pause zu machen. Einfach mal eine Bank zum Hinsetzen. Das würde den Wohlgefühlcharakter erhöhen.“ (U7)

// Gewünschte Ergänzungen

Als weitere Anregungen neben dem Thema Aufenthaltsqualität wurden die Ansiedlung eines **Drogeriemarktes** und eines **Bäckers** eingebracht. (U2, U4) Die nächstgelegene Bäckerei befindet sich mindestens 1,5 Kilometer vom Ostareal entfernt.

2.1.4 Beweggründe & Maßnahmen der Unternehmen

// Beweggründe für die Mitarbeiterunterstützung

Neben den Zielen wurden auch die Beweggründe für die Einführung von Unterstützungen und neuen Mobilitätsangeboten hinterfragt. In diesem Zusammenhang wurden vor allem die **Zufriedenheit** und der **Motivationsgewinn** sowie die **Gesundheit** der Mitarbeitenden am häufigsten genannt. (U1, U2, U3, U6)

„Die Mitarbeiter sind mein Kapital. [...] Der Mitarbeiter kann nur gut sein, wenn er sich wohlfühlt.“ (U3)

„Die Zufriedenheit der Mitarbeiter ist uns wichtig und wir wollen zeigen, dass wir uns auf mehreren Ebenen um unsere Mitarbeiter kümmern.“ (U6)

U4 merkte an, dass für Bewerber die Möglichkeit den Arbeitsplatz zu erreichen eine zunehmend wichtige Rolle spielt und dass die Attraktivität eines Unternehmens steigt, wenn man alle Möglichkeiten hat. U5 stellt ergänzend hierzu fest, dass zukünftige Mitarbeitende aus dem Elsass nur gewonnen werden können, wenn man zunächst die Mobilität sicherstellt. Die **Mitarbeitergewinnung** ist somit ebenfalls einer der wichtigsten Faktoren für die Unterstützung im Bereich Mobilität. Rund die Hälfte der Interviewten sieht mit dem Engagement für nachhaltige Mobilität auch einen **Imagegewinn** für das Unternehmen, welches sich wiederum positiv auf die Mitarbeitergewinnung auswirken kann.

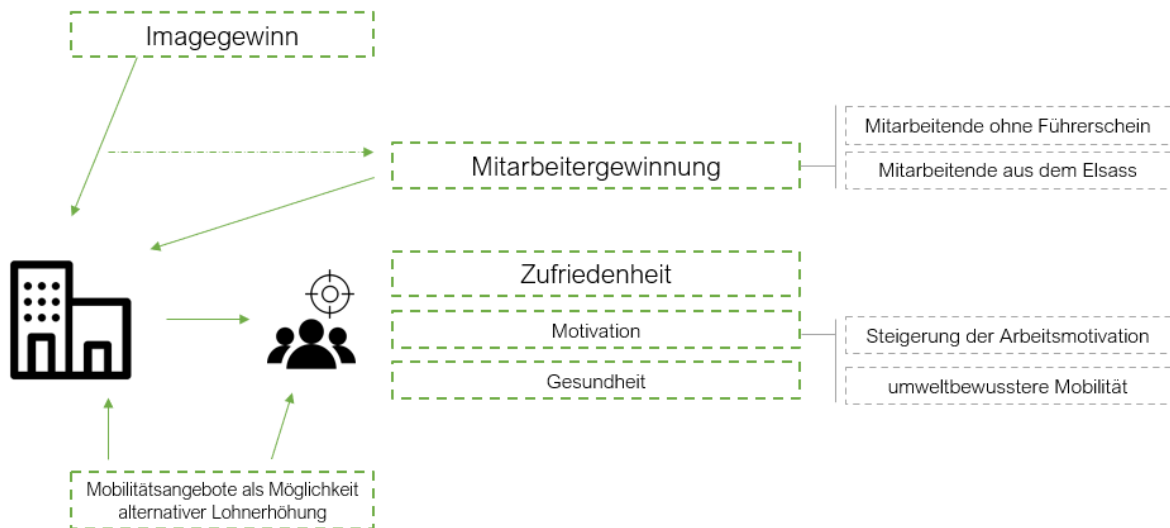


Abb. 6: Beweggründe die Mitarbeitenden im Bereich Mobilität zu unterstützen
Quelle: eigene Darstellung

// Hemmnisse

Die Frage nach Faktoren, welche die Einführung von neuen Mobilitätsangeboten oder -unterstützungen hemmen, wurde sehr unterschiedlich beantwortet. Daher wurden hierbei kaum Übereinstimmungen erzielt. Einzig der vorangehende Schritt – also die **Daten- und Bedarfserfassung** oder auch das **Wissen über den Bedarf** der Mitarbeitenden wird durch vier Interviewpartner als frühzeitiges Hemmnis genannt. Die Begründung unterscheidet sich hierfür jedoch wieder. Entweder wird der Bedarf von vornherein nicht erfasst, weil die ÖPNV-Anbindung ohnehin als unzufriedenstellend bewertet wird, oder weil die subjektive Auffassung besteht, dass die Mitarbeitenden nicht anders zur Arbeit kommen wollen. (U1, U9)

In anderen Fällen kann der Bedarf aus **zeitlichen oder technischen Gründen** nicht erhoben werden. Während die zeitlichen Gründe auf fehlende personelle Ressourcen und Zuständigkeiten zurückzuführen sind, umfassen die technischen Gründe vor allem Arbeitsplätze, die bspw. über keine E-Mail-Adresse oder keinen PC-Zugang verfügen. (U5, U6) Dies erschwert die Bedarfserfassung zusätzlich.

Wenn der Bedarf erfasst wird, kann die Umsetzung möglicherweise noch von **rechtlichen Anwendungen und Umsetzungen** negativ beeinflusst werden.

Weitere Hemmnisse, die genannt wurden, sind bspw. **Betriebsvereinbarungen** (insbesondere bei großen Unternehmen). So haben **Einzelniederlassungen** nicht immer die notwendige Handlungsfreiheit und sind an die Vorgaben des Gesamtunternehmens gebunden. (U5)

Bei größeren Projekten spielen auch die **Investitionen** mit ein oder die Frage danach, ob man die **Unterstützungen jedem Mitarbeitenden** anbieten muss. Neben **mangelnden Ideen** hat auch die

Fülle an Unternehmensprojekten negativen Einfluss auf etwaige Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement. (U8, U9)

Bestehende Maßnahmen

// Fahrrad

Der überwiegende Anteil der befragten Unternehmen hält **Fahrradstellplätze** vor. Hiervon sind knapp die Hälfte **überdacht**. Bei zwei Unternehmen sind die Stellplätze nur für Firmeninterne zugänglich und somit als besonders sicher einzustufen. Ein Unternehmen gab an, die Sicherheit durch **Kameraüberwachung** zu erhöhen.

Ebenfalls gab nur ein Unternehmen an, dass es eine spezielle Möglichkeit zum **Aufladen von Fahrrad-Akkus** im Gebäude selbst gibt. (U3)

Das sogenannte **JobRad**, bei dem ein Fahrrad (meist Pedelec) im Rahmen eines Leasingvertrages erworben wird, wird derzeit von nur zwei Unternehmen angeboten. Die Annahme ist bisher noch zaghaft – das Feedback von Mitarbeitenden, die es nutzen jedoch sehr gut. (U6, U7)

Entsprechend ausgebaute sanitäre Einrichtungen (Duschen, Umkleide etc.) im Unternehmen können die Bereitschaft mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren erhöhen. Diese Möglichkeit ist bei 2/3 der befragten Unternehmen gegeben.

// ÖPNV

Um den öffentlichen Nahverkehr zu unterstützen, gibt es für Unternehmen die Möglichkeit ein **Job-/Schüler- oder Azubiticket** anzubieten. Fünf Unternehmen bieten diese Möglichkeit an.

*„Maßgeschneidert für Berufspendler - 12 Monatskarten zum Preis von 9,5. Das Job-Ticket ist ein vergünstigtes Zeitkarten-Abonnement für **Berufspendler** mit einer Mindestlaufzeit von einem Jahr (Jahreskarten- Abonnement). Als Berechtigungsnachweis benötigen Sie lediglich eine Bestätigung (Stempel mit Unterschrift auf dem Antrag) Ihres Arbeitgebers.“ (TGO-Tarifverbund Ortenau GmbH 2020, o.S.)*

// Pkw

Wie bereits im Abschnitt zur Verkehrsmittelwahl aufgezählt (→ 2.1.1), besteht für die Mitarbeitenden der befragten Unternehmen die Möglichkeit **kostenfrei zu parken**. Drei Unternehmen gaben darüber hinaus an, für (bestimmte) Mitarbeitende **Tankgutscheine** (monatlich oder zu besonderen Anlässen) auszugeben. Eine Erweiterung hiervon erfolgt durch ein

Unternehmen, das eine **Mitarbeiterbonuskarte** ausgibt. Diese wird monatlich mit einem bestimmten Betrag aufgeladen und die Beschäftigten können das vorhandene Guthaben sowohl für das Tanken als auch für Einkäufe nutzen. Ob die Bonuskarte auch für die Zahlung von ÖPNV-Tickets genutzt werden kann, ist nicht bekannt. (U1, U2, U5)

Um die Mitarbeitenden im Bereich Elektromobilität zu unterstützen, haben zwei Unternehmen eine **E-Ladesäule** installiert, wobei diese bei einem Unternehmen schwerpunktmäßig von der Öffentlichkeit genutzt wird. Bei beiden Unternehmen besteht für Beschäftigte die Möglichkeit zu Sonderkonditionen zu laden. (U1, U9)

// Fahrgemeinschaften

Unter dem Punkt der Verkehrsmittelnutzung wurde bereits ausgeführt, dass es vier Unternehmen gibt, in denen vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet werden. Die Maßnahmen, die zur Unterstützung eingeführt wurden sind ein „**schwarzes Brett**“ sowie das **aktive Zugehen** auf Mitarbeitende.

// Sonstiges

Neben den oben aufgeführten Maßnahmen gibt es noch Einzelmaßnahmen, wie die **Mitfinanzierung einer Buslinie**, **Werbung für gemeinsames Carsharing**, **Fahrtraining** oder **Finanzierungsunterstützung des Führerscheins**. (U1, U6, U7, U9)

Geplante Maßnahmen

Insgesamt gibt es bei den befragten Unternehmen nur wenige geplante Maßnahmen. Die bereits genannten Maßnahmen wurden jeweils von nur ein bis zwei Interviewpartnern angeführt.

// Fahrrad

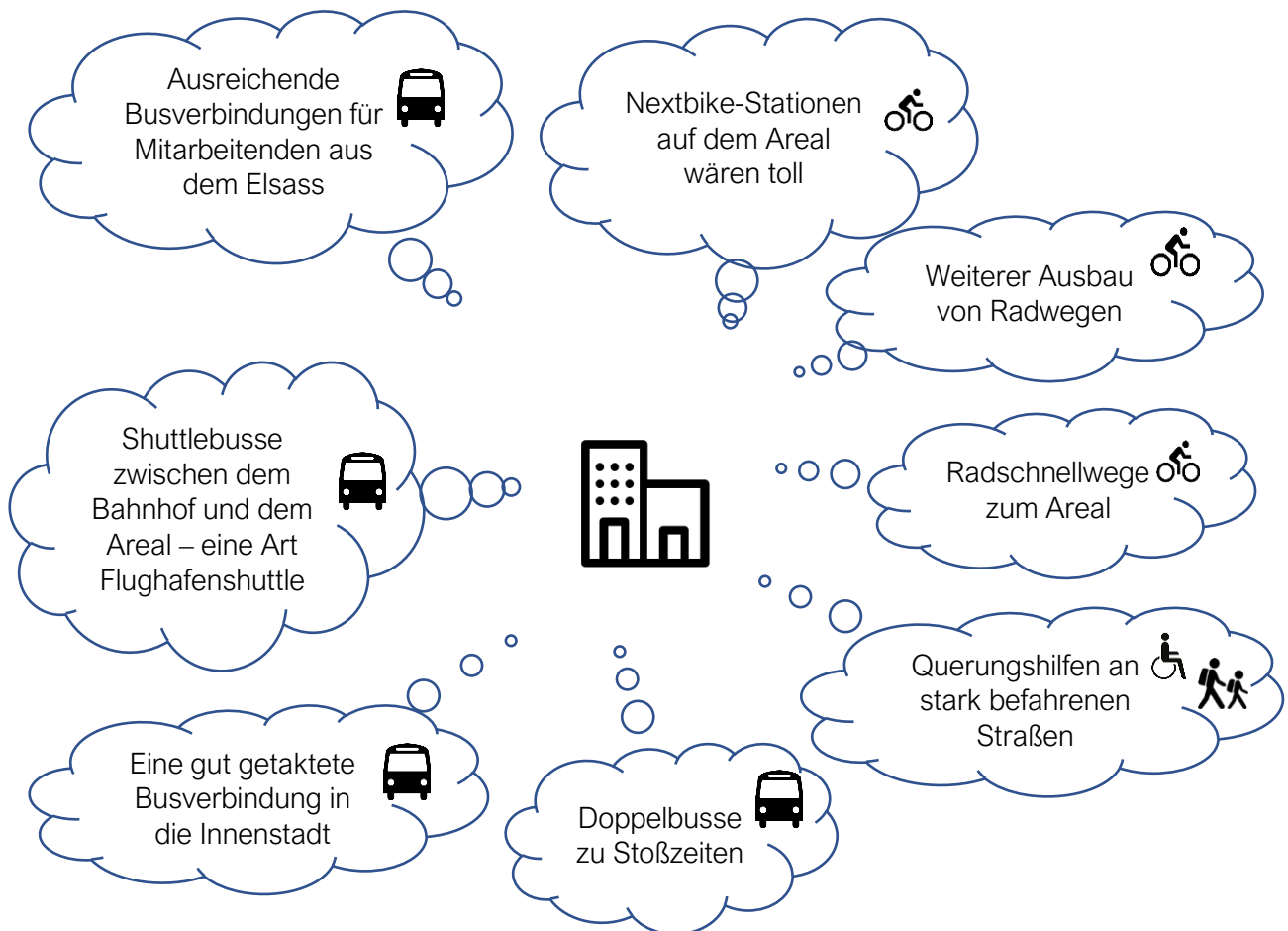
Zwei Unternehmen werden zukünftig das **JobRad einführen**. (U2, U3) Darüber hinaus wird in einem Unternehmen darüber nachgedacht, die Firmenfahrzeugflotte durch ein **Firmen-Pedelec** für Termine in der näheren Umgebung zu erweitern. (U3)

// Pkw

Im Rahmen einer Standorterweiterung sind der Ausbau von **Ladestationen** für E-Autos sowie die **Erweiterung von Parkflächen vorgesehen**. (U4, U5)

// Ideen & Wünsche

Im Verlauf der Interviews wurden seitens der Interviewpartner Lösungsansätze und Wünsche zur Mobilitätsanbindung zum oder auf dem Areal vorgeschlagen. Der größte Anteil der Wünsche richtete sich hierbei auf die Themenfelder Busverbindungen und Radverkehr:



2.1.5 Die Rolle der Industrie- und Gewerbezentrum GmbH (IGZ)

Zuletzt soll im Projekt auch die mögliche zukünftige Rolle der IGZ im Bereich Mobilitätsmanagement geklärt werden. In den Interviews wurden die Unternehmen daher zu allgemeinen und mobilitätsspezifischen Unterstützungsmöglichkeiten befragt.

// Mobilität

Speziell für den Bereich Mobilität eingebrachte Ideen und Aufgabenbereiche waren:

- die Übernahme des Gesamtmanagements
- eine Beratungsstelle oder Erstansprechpartner für das Thema Mobilität

- die aktive Unterstützung bei der Umsetzung von Lösungsmöglichkeiten/ Projekten
- die regelmäßige Bedarfserfassung oder die Unterstützung bei der professionellen Erstellung eines Fragebogens zur Bedarfsabfrage
- Fahrzeugpool als Geschäftsfeld

// Allgemein

Allgemeine oder für andere Themenbereiche eingebrachte Anregungen waren:

- eine regelmäßige Informationsveranstaltung oder ein Treffen zu verschiedenen Themenbereichen (auch Mobilität).
 - Projektvorstellungen: Was passiert auf dem Areal?
- die Erstellung von Projektplänen
- Rundmails mit Neuigkeiten
- Enge Zusammenarbeit jeder Art
- Aufbau eines Wohnungspools für Zeitarbeitende

3 Handlungsfelder

Aus den Ergebnissen der Status quo Analyse und den geführten Interviews wurden drei erste Handlungsfelder abgeleitet:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. JobRad, Fuhrparkmanagement etc.)
- Infrastruktur (z.B. Mobilitätsstationen, Ampelsensoren etc.)
- Mobilitätsangebote (z.B. Sharing Plattform, Nextbike, ÖPNV Angebote etc.)

Im nächsten Schritt werden in jedem dieser Handlungsfelder auf die Problempunkte und Bedarfe zugeschnittene best-practice Projekte gesucht. Die Projekte haben einen oder mehrere Themenschwerpunkte wie z.B. Radverkehr, Fahrzeugflotte, Fahrgemeinschaften, die letzte Meile, Schülerverkehr, Barrierefreiheit etc. Einige Projekte können nicht nur einem Handlungsfeld zugeordnet werden, sondern sind handlungsfeldübergreifend zu betrachten. Jeder best-practice Lösungsansatz wird auf seine Rahmenbedingungen untersucht und auf Übertragbarkeit für das starkLahr-Areal geprüft.

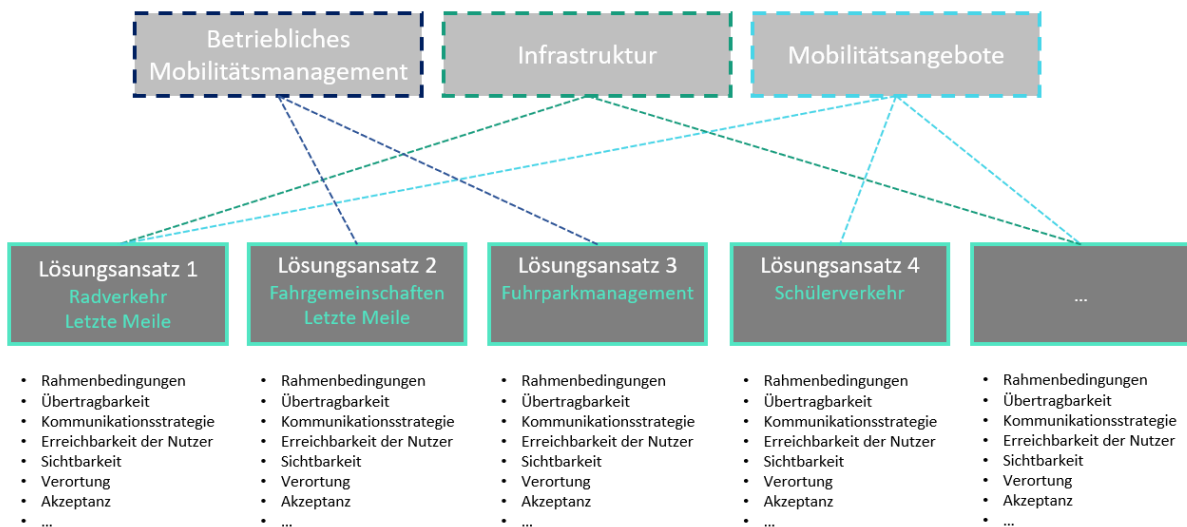


Abb. 7: Schematische Darstellung der weiteren Vorgehensweise
Quelle: eigene Darstellung

Literaturverzeichnis

Nobis; Claudia und Kuhnimhof; Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin, zuletzt geprüft am 10.07.2020.

TGO-Tarifverbund Ortenau GmbH (2020): TGO - Job-Ticket Jahresabonnement. Online verfügbar unter <https://www.ortenaulinie.de/Startseite/Fahrkarten/jobticket.html>, zuletzt geprüft am 08.07.2020.

Interviewleitfaden

startkLahr.mobil – Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes

Projektbeschreibung

Mit Blick auf die weitere Ansiedlungsentwicklung steht das startkLahr-Areal vor der Herausforderung zunehmender Verkehrsbelastungen, welcher man sich frühzeitig stellen will. Mit dem Projekt **startkLahr.mobil** wird innerhalb eines Jahres gemeinsam mit relevanten Akteuren ein lokal angepasstes Mobilitätskonzept entwickelt. Im Fokus steht die zukunftsgerichtete Gestaltung des Berufspendler- und des betrieblichen Verkehrs.

Durch die Interviews mit Unternehmen und Nutzern werden Herausforderungen, Bedarfe und Potenziale identifiziert. Mit Hilfe dieser Erkenntnisse lassen sich Handlungsfelder ableiten, in denen wiederum zielgerichtet Maßnahmen erarbeitet werden.

Das Projekt wird im Rahmen der „MobilitätsWerkStadt 2025“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert und durch das Fraunhofer IAO wissenschaftlich begleitet.

Leitfragen des Interviews

1. Mobilitätsverhalten

- Wie kommen die Mitarbeitenden täglich zur Arbeit?
- Welche Faktoren beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels?

2. Das startkLahr - Areal & Umgebung

- Inwieweit verknüpfen Sie den Arbeitsweg mit privaten Erledigungen oder Freizeitaktivitäten?
- Verbringen Sie außerhalb der Arbeitszeit Zeit auf dem Areal?

3. Gestaltungsmöglichkeiten für Unternehmen

- Gibt es geplante Maßnahmen oder Zielsetzungen im Unternehmen, die direkt oder indirekt mit dem Thema Mitarbeitermobilität zusammenhängen?
- Sind die Beschäftigten dienstlich unterwegs und wenn ja, wie sind sie unterwegs?
- Für welche Mobilitätsbereiche sind Kooperationen mit anderen Unternehmen denkbar?
- Welche Art von Unterstützung benötigen Sie?

4. Mitarbeitermobilität

- Welche Rolle spielt Mitarbeitermobilität in Ihrem Unternehmen?
- Mit welchen Maßnahmen werden die Mitarbeitenden im Bereich Mobilität unterstützt?
- Haben Mitarbeitende bereits Wünsche und Bedürfnisse zum Thema Mobilität geäußert?

5. Mobilität 2025

- In welchem Mobilitätsbereich sehen Sie besonders viel Entwicklungspotenzial?