




startkLahr.mobil

Entwicklung eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes für das Industrie- und Gewerbegebiet „startkLahr Airport & Business Park Raum Lahr“

## Mobilitätskonzept

**startkLahr**  
AIRPORT & BUSINESS PARK  
RAUM LAHR

Kooperationspartner  
 **Fraunhofer**  
IAO

GEFÖRDERT VOM  
 **Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung**

 **FONA**  
Forschung für Nachhaltige  
Entwicklung  
BMBF

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: svenja.brutsch@startklahr.biz

### **Wissenschaftliche Begleitung (Fraunhofer IAO)**

Patrick Ruess  
Anna Selina Staffa

### **Verfasser**

Svenja Brutsch  
Patrick Ruess  
Anna Selina Staffa

### **Stand**

Februar 2021

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	3
Tabellenverzeichnis .....	4
<b>1 Mobilitätskonzept für das startkLahr-Areal .....</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangssituation .....	5
1.2 Ziele des Mobilitätskonzeptes.....	5
1.3 Methodisches Vorgehen .....	6
<b>2 Darstellung der Ergebnisse.....</b>	<b>7</b>
2.1 Strategische Ziele .....	7
2.2 Datenerfassung .....	8
2.2.1 Unternehmensstruktur am Areal .....	8
2.2.2 Quell- und Zielverkehr .....	9
2.2.3 Bestehende Verkehrsanbindung des startkLahr-Areals.....	11
2.2.4 Bestehende Konzepte, Daten und Aktivitäten in der Region .....	15
2.3 Ergebnisse der Tiefeninterviews .....	17
2.4 Handlungs- und Themenfelder .....	20
2.5 Best-Practice Analyse und Maßnahmenentwicklung.....	22
2.6 Akteurs-Netzwerk .....	23
<b>3 Maßnahmenausgestaltung .....</b>	<b>24</b>
3.1 Mobilitätsmanagement.....	25
3.2 Radverkehrsförderung .....	28
3.2.1 Klimaneutrale Radwegebeleuchtung .....	28
3.2.2 Radservice-Stationen .....	30
3.3 Radverkehr - unternehmensinterne Maßnahmen.....	32
3.3.1 Dienstradleasing .....	32
3.3.2 Stellplätze & Ladestationen.....	34
3.4 Einführung von <i>Pendlerportal</i> .....	36
3.5 Letzte-Meile-Anbindung .....	38
3.5.1 Autonome Shuttlebusse .....	38
3.5.2 Bikesharing-Stationen .....	40
3.6 OfficeBus .....	42
3.7 Anreizsysteme .....	44
3.8 Parklets.....	47
3.9 Abschließende Einordnung.....	49
<b>4 Fazit und Ausblick.....</b>	<b>50</b>
Anhang .....	54

### 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.

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Darstellung des Projektverlaufs .....	6
Abb. 2: Strategische Ziele .....	7
Abb. 3: Verteilung der Unternehmen nach Branchen .....	8
Abb. 4: Verteilung der Unternehmen am Areal nach Unternehmensgröße .....	9
Abb. 5: Verteilung der Beschäftigten in Bezug auf Unternehmensgröße.....	9
Abb. 6: Einzugsgebiet Radfahrer (Intervall 10 Minuten) .....	9
Abb. 7: Einzugsgebiet Pkw-Fahrer (Intervall 20 Minuten).....	10
Abb. 8: Darstellung der Ergebnisse der Wohnstandortanalyse 2016.....	11
Abb. 9: Darstellung der Buslinien mit direkter Anbindung zum Areal + Bahntrasse .....	12
Abb. 10: Ladestationen (am Areal), Bike- und Carsharing-Stationen im Stadtbezirk .....	13
Abb. 11: Radwegenetz Westareal .....	14
Abb. 12: Radwegenetz Ostareal.....	14
Abb. 13: Übersicht über durchgeführte Befragungen und bestehende Konzepte .....	15
Abb. 14: Übersicht über bestehende Projekte .....	17
Abb. 15: Handlungs- und Themenfelder nach Status quo Analyse.....	21
Abb. 16: Finale Handlungs- und Themenfelder nach Analyseprozess .....	21
Abb. 17: Akteurs-Netzwerk .....	23
Abb. 18: Maßnahmenübersicht .....	24
Abb. 19: Zielorientierung Mobilitätsmanagement .....	26
Abb. 20: Zielorientierung nachleuchtende Radwegebeleuchtung.....	28
Abb. 21: Zielorientierung Radservice-Stationen .....	30
Abb. 22: Zielorientierung Dienstradleasing .....	32
Abb. 23: Zielorientierung Stellplätze und Ladestationen .....	34
Abb. 24: Zielorientierung - Einführung von Pendlerportal.....	36
Abb. 25: Zielorientierung autonomer Shuttlebusse.....	38
Abb. 26: Zielorientierung Bikesharing-Stationen .....	40
Abb. 27: Zielorientierung OfficeBus.....	42
Abb. 28: Zielorientierung Anreizsysteme.....	44
Abb. 29: Zielorientierung Parklets .....	47
Abb. 30: Schaubild – Bewertung der Maßnahmen .....	49
Abb. 31: Maßnahmenpaket Radverkehr .....	50
Abb. 32: Maßnahmenpaket aus vier verschiedenen Handlungsfeldern .....	50
Abb. 33: Maßnahmen mit geringem Finanzierungsaufwand.....	51

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele von startkLahr.mobil .....	6
Tabelle 2: Taktungen und Fahrzeiten anhand von fünf Beispielrouten .....	12

# 1 Mobilitätskonzept für das startkLahr-Areal

## 1.1 Ausgangssituation

Täglich pendeln rund 68% der Menschen in Deutschland mit dem Pkw zur Arbeit. (vgl. Statistisches Bundesamt 2016: o.S.) 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. Die Entwicklung des Mobilitätskonzepts folgt der Forschungsfrage, wie sich neue Mobilitätslösungen und Herangehensweisen auf und im Umfeld des Areals anwenden lassen, um den motorisierten Pendelverkehr zu reduzieren. Hierfür werden konkrete Maßnahmen untersucht, die geeignete Alternativen darstellen können und die im Sinne einer weiteren Umsetzung analysiert werden.

## 1.2 Ziele des Mobilitätskonzeptes

Ziel des Mobilitätskonzeptes, nachfolgend auch startkLahr.mobil genannt, ist der Wissensaufbau hinsichtlich neuer und nachhaltiger Mobilitätsangebote und die Untersuchung der Übertragbarkeit dieser Lösungsansätze auf das Industrie- und Gewerbegebiet startkLahr. Neben bedarfsgerechten klassischen Angeboten werden auch innovative Ergänzungen berücksichtigt. Das Vorhaben orientiert sich inhaltlich an der Zielstellung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), welches das Mobilitätsprojekt über das Rahmenprogramm FONA gefördert hat. Demnach steht zur Erreichung einer Verkehrswende nicht allein die technologische Innovation im Vordergrund, sondern auch das Zusammenspiel zwischen Technologie und der Gesellschaft. Eine weitere Zielsetzung im Rahmen der Konzepterstellung ist daher auch die Identifikation vielversprechender regionaler Projekte und wesentlicher Akteure, mit denen die Mobilitätsangebote in Lahr und Umgebung gemeinsam weiterentwickelt werden können.

Perspektivisch sollen die neuen Mobilitätsangebote zu einer verkehrlichen Entlastung am startkLahr-Areal, in den angrenzenden Kommunen und in der Region führen, sowie die Anbindung des Areals weiter verbessern. Langfristig können auf diese Weise auch Ziele, wie die deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs als auch eine effektivere Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr angestrebt werden.

### Ziele der Konzeptentwicklung startkLahr.mobil

- Verständnis für Mobilitätssituation am Areal und in der Umgebung
- Daten- und Bedarfserfassung
- Identifikation von (klassischen und innovativen) Mobilitätsangeboten
- Wissens- und Kompetenzaufbau zu geeigneten Mobilitätslösungen auf dem Areal
- Aufbau und Erweiterung eines mobilitätsspezifischen Akteurs-Netzwerk in der Region
- Klärung der langfristigen Rolle der IGZ GmbH im Bereich Mobilität

### Langfristige Ziele von startkLahr.mobil

- Übertragung von regionalen Mobilitätsprojekten auf das startkLahr-Areal
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch attraktive nachhaltige Alternativen
- verkehrlichen Entlastung am Areal und in der Region
- Erhöhung der Standortattraktivität für bestehende Unternehmen als auch für Unternehmen, die sich neuansiedeln wollen
- Mobilitätsmanager als Ansprechpartner für Unternehmen

Tabelle 1: Ziele von startkLahr.mobil  
Quelle: eigene Darstellung

### 1.3 Methodisches Vorgehen



Abb. 1: Darstellung des Projektverlaufs  
Quelle: eigene Darstellung

Die Entwicklung eines zukunfts-offenen Mobilitätskonzepts erfolgte in drei Arbeitspaketen. Im ersten Arbeitspaket, der **Status quo Analyse** wurde auf Grundlage von strategisch gesetzten Zielen eine Recherche und Datenerhebung vorgenommen. Diese umfasste zunächst eine grundlegende Sekundärrecherche zur räumlichen und verkehrlichen Ausgangssituation sowie

eine Auswertung bereits vorhandener und zurückliegender Befragungen. Bereits erhobene Daten wurden themenbezogen aufbereitet und auf Aktualität und Lücken geprüft. Zusätzlich benötigte Informationen wurden durch leitfadengestützte Interviews ergänzt. Hierdurch wurden ergänzende Erkenntnisse gewonnen, die den Status Quo zum bestehenden Mobilitätsverhalten und –angebot, aber auch zu den Bedarfen und Handlungsfeldern abbilden konnten. In den abgeleiteten Handlungsfeldern erfolgte im anschließenden Arbeitspaket eine **Best-Practice- und Projekt-Analyse**. Neue Technologien, Dienstleistungen und Ansätze im Themenfeld Mobilität konnten analysiert und hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit für das startkLahr-Areal und die Umgebung bewertet werden. Mit diesen Vorarbeiten wurden im letzten Arbeitspaket unter Einbeziehung der relevanten Akteure die finalen Mobilitätslösungen erarbeitet und im vorliegenden **Mobilitätskonzept** zusammengefasst.

## 2 Darstellung der Ergebnisse

### 2.1 Strategische Ziele

Mit Projektstart wurden zunächst fünf strategische Ziele formuliert, die für die Status quo Analyse, aber auch darüber hinaus wesentliche Leitplanken bildeten. Durchgeführte Aktivitäten und die erarbeiteten Maßnahmen konnten so in Bezug zum unmittelbaren, aber auch langfristigen Erkenntnisinteresse gesetzt werden.

Im Einzelnen wurden die folgenden strategischen Ziele entwickelt und mit Leitfragen hinterlegt:



Abb. 2: Strategische Ziele  
Quelle: eigene Darstellung

- 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? Welche Potenziale bringt die Verknüpfung von Verkehrsmitteln mit sich?*

- Straßenraum und Mobilitätsflächen **gestalten**

*Wie wird der Straßenraum zukünftig genutzt? Wie kann Mobilitätsfläche gestaltet werden? Wieviel Platz sollen Mobilitätsflächen einnehmen?*

- Klimaziele **verwirklichen**

*Wie muss das Mobilitätskonzept gestaltet sein, um Klimaziele zu erreichen? Wie können verbesserte Mobilitätsangebote helfen, die CO<sub>2</sub> Bilanz zu senken?*

- Gemeinsame Mobilitätsangebote **aufbauen**

*Wie können Unternehmen kooperieren? Wie können sich Beschäftigte zusammenschließen? In welchen Bereichen kann Mobilitätsmanagement helfen?*

- Areal **vernetzen**

*Wie und warum bewegt man sich auf dem Areal und in der Umgebung? Wie können die Verbindungen verbessert werden?*

## 2.2 Datenerfassung

### 2.2.1 Unternehmensstruktur am Areal

Das startkLahr-Areal weist wie eingangs beschrieben einen Branchenmix auf. Mit ca. 70 Unternehmen sind knapp die Hälfte der Unternehmen dem Sektor Dienstleistung und Handel zuzuordnen, gefolgt von Unternehmen des Bereiches Produktion (21), Logistik (15) und Handwerk (15). Der Rest setzt sich aus dem Gesundheitssektor (4) und sonstigen Unternehmen wie z.B. Schulen, sozialen Einrichtung und Landwirtschaft zusammen.

Für die Planung eines Mobilitätskonzeptes ist die alleinige Branchenzuordnung jedoch nicht aussagekräftig genug. Vielmehr ist die Kombination aus Branche, Unternehmensgröße und Beschäftigtenverteilung im Ganzen zu betrachten.

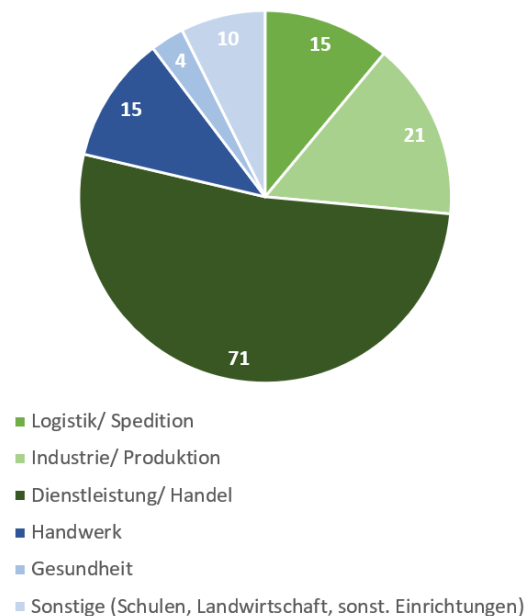
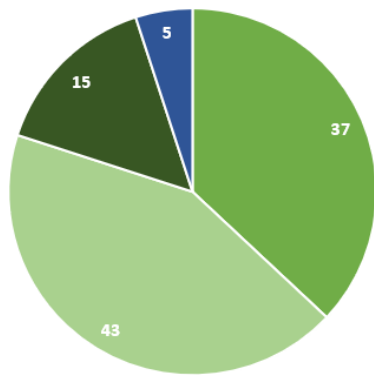


Abb. 3: Verteilung der Unternehmen nach Branchen

**57% der Beschäftigten am Areal arbeiten in fünf Unternehmen.**

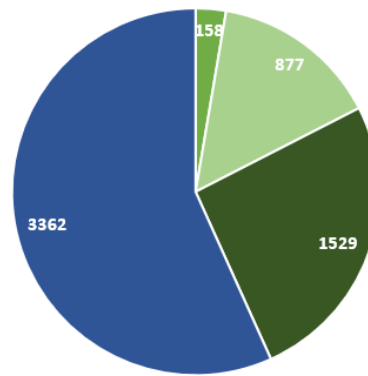
Bei der Verteilung der Unternehmen am Areal ist ein klarer Schwerpunkt auf kleinen und mittleren Unternehmen zu erkennen. Die Unternehmenslandschaft setzt sich zu 95% aus Klein- und mittelständischen Unternehmen mit bis zu 250 Mitarbeitenden und nur zu 5% aus großen Unternehmen mit über 250 Mitarbeitenden zusammen (Abb. 4). Betrachtet man jedoch die Verteilung der Beschäftigten, fällt auf, dass ca. 57% der Beschäftigten am Areal in den bestehenden fünf großen Unternehmen arbeiten (Abb. 5).





■ Kleinunternehmen (weniger als 10 MA)  
 ■ Kleine Unternehmen (10 - 50 MA)  
 ■ Mittlere Unternehmen (51 - 250 MA)  
 ■ große Unternehmen (mehr als 250 MA)

Abb. 4: Verteilung der Unternehmen am Areal nach Unternehmensgröße  
Quelle: eigene Darstellung



■ Kleinunternehmen (weniger als 10 MA)  
 ■ Kleine Unternehmen (10 - 50 MA)  
 ■ Mittlere Unternehmen (51 - 250 MA)  
 ■ große Unternehmen (mehr als 250 MA)

Abb. 5: Verteilung der Beschäftigten in Bezug auf Unternehmensgröße  
Quelle: eigene Darstellung

Da alle großen Unternehmen dem Sektor der Logistik und Produktion angehören, wird dort überwiegend im 2- oder 3-Schicht Betrieb gearbeitet. Dem Großteil der Beschäftigten ist somit flexibles Arbeiten nicht möglich und sie sind häufig an einen überdurchschnittlich frühen oder späten Arbeitsbeginn gebunden. Zudem sind die Schichtzeiten der einzelnen Unternehmen nicht aufeinander abgestimmt, was bspw. die Planung einer angepassten ÖPNV-Linie erschwert.

**Beispielhafte Schichtzeiten (Logistik- und Dienstleistungsunternehmen):**

- 5.00 – 14.00 Uhr / 14.00 - 23.00 Uhr
- 6.00 – 14.45 Uhr / 14.45 – 23.30 Uhr
- 4.00 – 13:00 Uhr / 13.00 – 22.30 Uhr

**2.2.2 Quell- und Zielverkehr**

**Erreichbarkeitskarte**

Die mit der Anwendung openrouteservice erstellten Grafiken veranschaulichen die Erreichbarkeit umgebender Orte ausgehend vom startkLahr-Areal. Abb. 6 zeigt welche Orte innerhalb von 30 Minuten mit einem herkömmlichen Fahrrad vom Areal aus erreicht werden können. Die Farben stellen jeweils ein Intervall von 10 Minuten dar. Die Nutzung eines Fahrrads ist besonders für das Einzugsgebiet im grünen und gelben Bereich attraktiv. Die Orte im roten Bereich sind zwar ebenfalls für Radfahrer noch gut erreichbar, liegen jedoch bereits mit 20-30 Minuten Fahrzeit so weit entfernt, dass der Faktor Zeitersparnis durch den Pkw eine größere Rolle spielt.

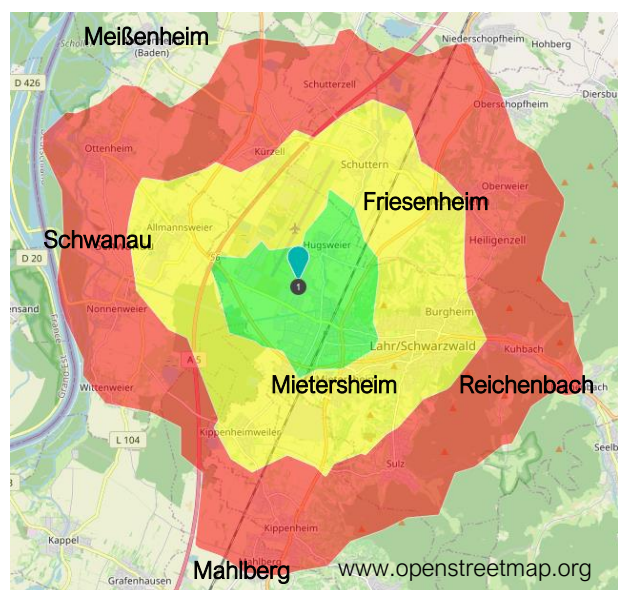


Abb. 6: Einzugsgebiet Radfahrer (Intervall 10 Minuten)  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abb. 7 zeigt in gleicher Weise das Einzugsgebiet für den Pkw Verkehr mit einer Fahrzeit von bis zu 60 Minuten mit einem Intervall von 20 Minuten.

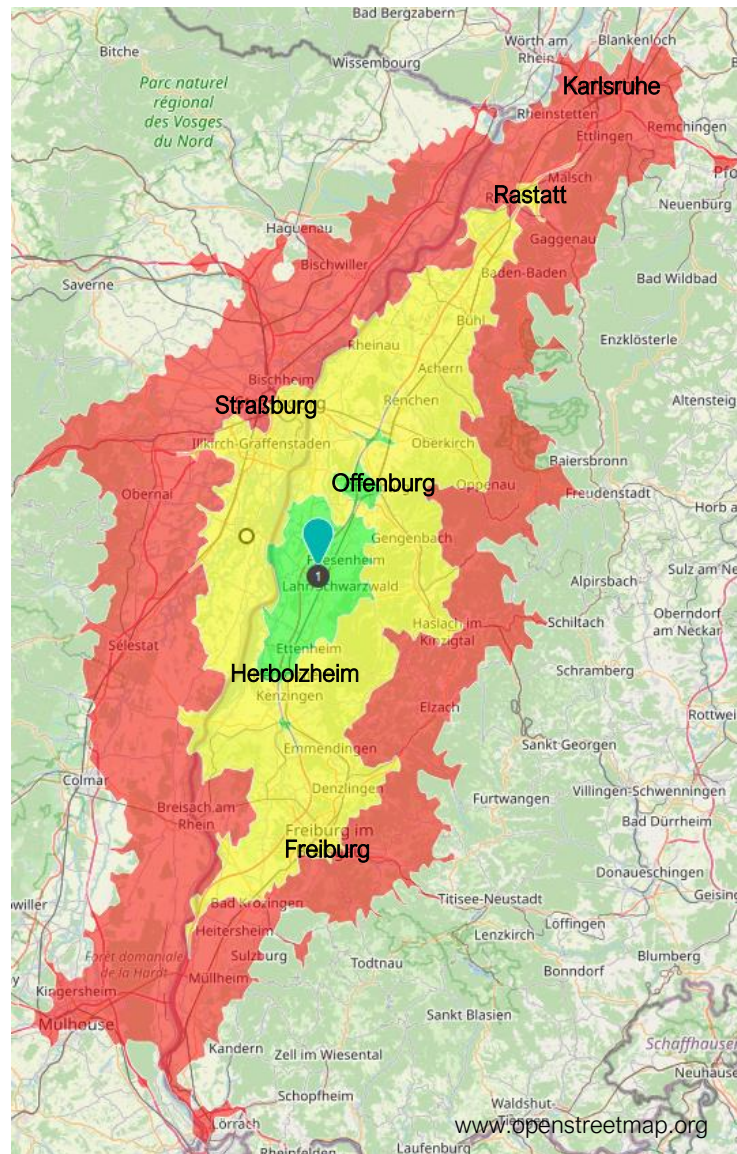


Abb. 7: Einzugsgebiet Pkw-Fahrer (Intervall 20 Minuten)  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

### Wohnortanalyse

Im Jahr 2016 führte die IGZ GmbH eine Wohnortanalyse durch, mit der erfasst wurde aus welchen umgebenen Städten und Gemeinden die Beschäftigten anreisen und wie viele von diesen den öffentlichen Nahverkehr für ihren Arbeitsweg nutzen. Die Daten wurden mittels eines Fragebogens erhoben. Insgesamt nahmen 71 Unternehmen teil. Die Auswertung ergab, dass rund 33% der Beschäftigten direkt in Lahr wohnen, 42% aus der nahen Umgebung stammen und 22% aus der weiteren Umgebung (z.B. Frankreich, Freiburg, Kinzigtal, Achern, Karlsruhe etc.) kommen. Legt man nun die Wohnortanalyse über die Fahrzeitenanalyse, lässt sich schnell feststellen, dass der größte Anteil der Beschäftigten im „grünen Bereich“ liegt und somit max. 20 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw zur Arbeit benötigt.

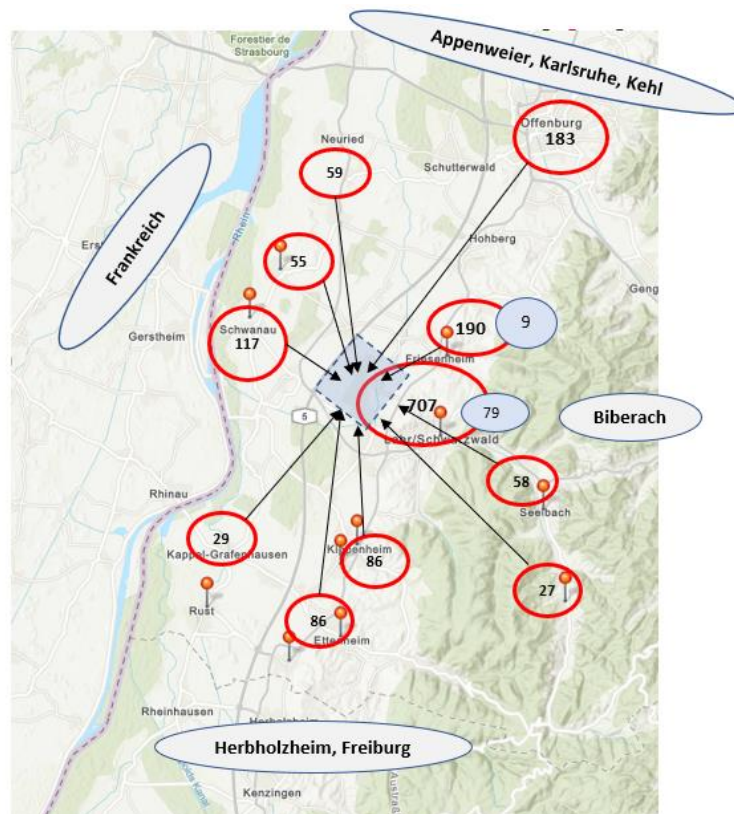


Abb. 8: Darstellung der Ergebnisse der Wohnstandortanalyse 2016  
Quelle: eigene Darstellung

In den Interviews (→ 2.3), die im Rahmen des Projektes starkLahr.mobil geführt wurden, bestätigte sich nochmals, dass der Großteil der Beschäftigten aus der unmittelbaren oder nahen Umgebung kommt und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sehr gering ist. Eine Tatsache, die jedoch wesentlich stärker aus den Interviews hervor ging war der bereits bestehende relativ hohe Anteil an Mitarbeitenden aus dem angrenzenden Frankreich, der voraussichtlich auch in Zukunft weiter zunehmen wird. Auf diese Entwicklung wurde bereits im Jahr 2017 mit der Einführung eines Sonderlinienbusverkehrs des Eurodistrikts auf der Strecke Erstein-Lahr reagiert. Nach einer dreijährigen Testphase des grenzüberschreitenden Eurodistrikt-Busses für Berufspendler wurde der Sonderlinienverkehr im September 2020 dauerhaft mit der Linie 280 in den öffentlichen grenzüberschreitenden Nahverkehr integriert. Auslöser dieser Initiative war die Ansiedlung des E-Commerce-Unternehmens Zalando am starkLahr-Areal im Jahr 2016, deren Beschäftigungszahlen seither stetig ansteigen und rund 30% der Beschäftigten aus dem benachbarten Frankreich nach Lahr pendeln. Da es kein geballtes Zentrum im Elsass gibt, aus dem die Mitarbeitenden anreisen, sondern eine starke Verteilung auf kleinere Gemeinden und Dörfern vorliegt, ergeben sich im Rahmen des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs besondere Herausforderungen

### 2.2.3 Bestehende Verkehrsanbindung des starkLahr-Areals

#### Öffentlicher Nahverkehr

Insgesamt führen fünf Buslinien direkt zum Areal. Das Einzugsgebiet dieser Verbindungen umfasst dabei die westlich und nordwestlich gelegenen Gemeinden: Allmannsweier, Ottenheim, Meißenheim und Ichenheim. Nach Osten werden die Stadt Lahr mit ihren Stadtteilen Kuhbach



und Reichenbach sowie die Gemeinde Seelbach angebunden. Nordöstlich kann vor allem das Ostareal über die Linie 104 von Hugsweier, Schuttern, Friesenheim und Heiligenzell aus erreicht werden. Für die Erreichung des Westareals sind wiederum Umstiege miteinzuplanen. Gänzlich ohne direkte Anbindung sind die südlich gelegenen Gemeinden, wie Ettenheim oder Kippenheim. Aus beiden Orten gibt es auch mit einmaligem Umsteigen keine attraktive Anbindung an das Areal. (Die Fahrzeiten liegen bei ca. 30 – 60 Minuten mit 1-2 Umsteigepunkten)

Positiv ist hingegen die im letzten Kapitel erwähnte grenzüberschreitende Linie 280 hervorzuheben, die es Beschäftigten aus Frankreich ermöglicht relativ unkompliziert das Areal mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen.

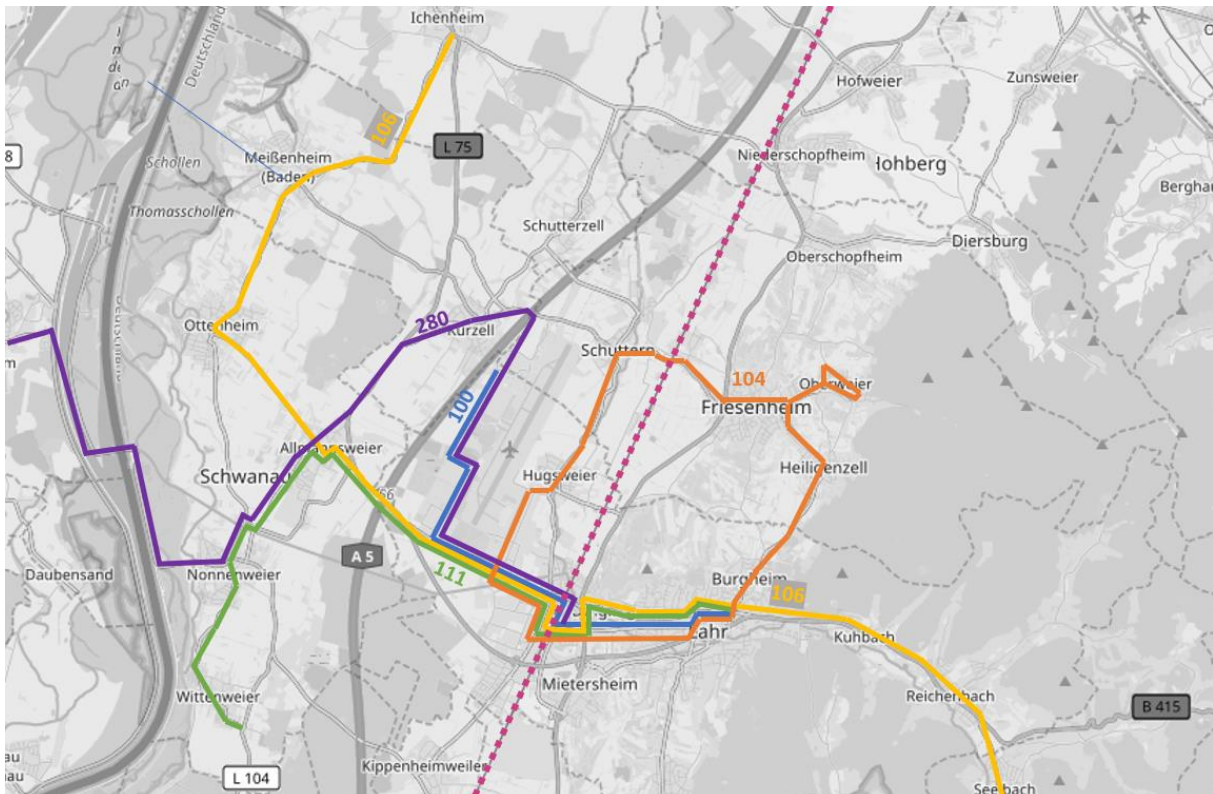


Abb. 9: Darstellung der Buslinien mit direkter Anbindung zum Areal + Bahntrasse Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

Zur besseren Veranschaulichung der Erreichbarkeit des Areals zeigt die folgende Tabelle anhand von fünf Beispielrouten, welche Taktungen und Fahrzeiten an einem Werktag unter der Woche zwischen 5:00 und 9:30 Uhr vorliegen (und ggf. Umsteigeanzahl).

Bhf Lahr - Einsteinallee	Bhf Lahr – Zalando	Meißenheim Schule - Einsteinallee	Seelbach Bergstraße - Einsteinallee	Friesenheim Rathaus - Einsteinallee
05:11 (106)	05:31 (100)	05:59 (106)	05:39 (106)	05:44 (109/106)
05:31 (100)	14:10 (100)	06:11 (106)	06:55 (106)	06:56 (109/106)
06:11 (106)		06:52 (106)	07:20 (106/111)	06:58 (RB/ 106)
07:36 (106)		07:13 (106)	08:18 (106/106)	08:33 (104/106)
07:57 (111)		08:07 (106)	09:22 (106/106)	
09:12 (106)		08:39 (106)		
Fahrzeit 5 – 8 Min.	Fahrzeit 9 Min.	Fahrzeit 15 Min.	Fahrzeit 40-55 Min.	Fahrzeit 45 Min.

Tabelle 2: Taktungen und Fahrzeiten anhand von fünf Beispielrouten  
Quelle: Deutsche Bahn Reiseauskunft, Stand Januar 2021

## Sharing-Angebote und Ladestationen am Areal

Im Stadtgebiet Lahr gibt ein **Bikesharing-Angebot**, bei welchem über den Anbieter Nextbike Fahrräder an Stationen ausgeliehen werden können. Hierfür gibt es insgesamt acht Stationen in Lahr und zwei weitere in den Stadtteilen Reichenbach und Kuhbach. Das Angebot wird in den nächsten Jahren sukzessive erweitert und soll auch startkLahr-Areal, welches aktuell noch nicht durch Bikesharing-Stationen erschlossen ist, etabliert werden.

Im Gegensatz zu den Bikesharing-Stationen, sind **Carsharing-Stationen** im Lahrer Stadtgebiet weniger verbreitet. Es stehen insgesamt drei Pkws an drei Stationen zur Verfügung. Eines der Pkws ist elektrisch betrieben. Aufgrund der weiten Entfernung zum Areal spielt das aktuelle Carsharing-Angebot keine nennenswerte Rolle für Unternehmen am Areal.

### Anbieter für Carsharing:

Gemeinsam Mobil Lahr (auch über Flinkster buchbar)

<https://www.carsharinglahr.de/>

<https://www.flinkster.de/>

My-e-car GmbH (über Stadtmobil buchbar)

<https://www.my-e-car.de/>

<https://www.stadtmobil-suedbaden.de/>

Bisher gibt es zwei **Lademöglichkeiten für Elektroautos**, die öffentlich nutzbar sind und aufgrund der Lage besonders attraktiv für das Areal sind. Insbesondere die Ladestationen beim Tank- und Waschpark Günther-Energie sind hier hervorzuheben, an denen über ein Schnellladesystem getankt werden kann. Bei der Gärtnerei Sauter ist es hingegen möglich während des Einkaufs kostenfrei zu laden.

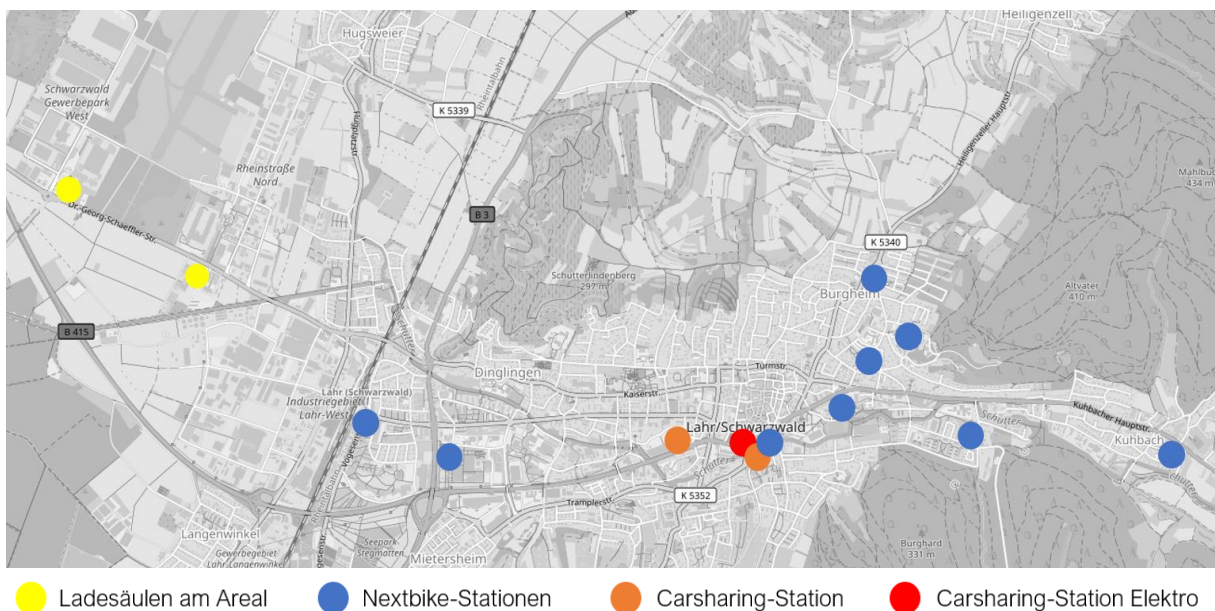


Abb. 10: Ladestationen (am Areal), Bike- und Carsharing-Stationen im Stadtbezirk  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org





— RadNETZ (Hauptradwege)

— Bestehende Radwege

— Geplante Radwege

Abb. 11: Radwegenetz Westareal  
Kartengrundlage: Thomas Hanseemann, eigene Darstellung

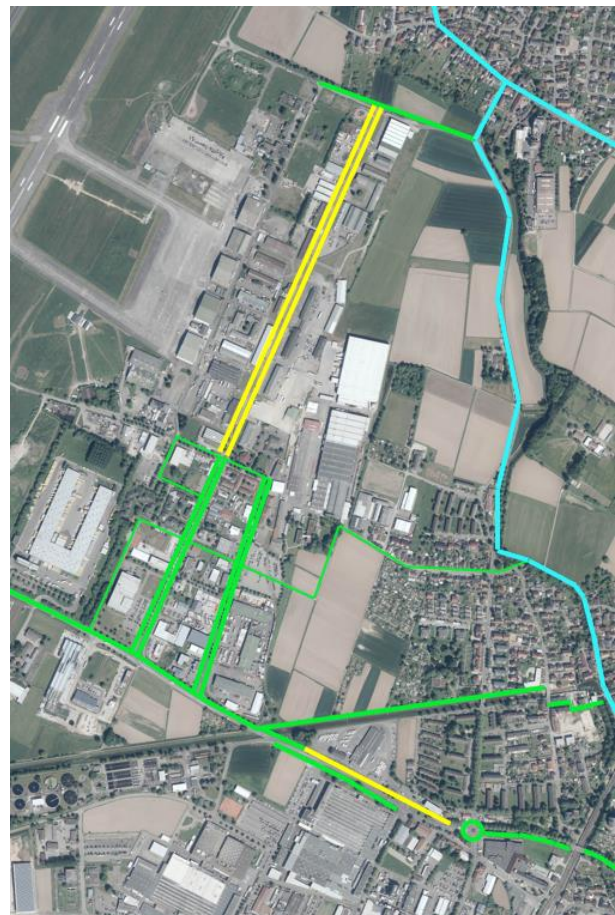


Abb. 12: Radwegenetz Ostareal  
Kartengrundlage: Thomas Hanseemann, eigene Darstellung

## Radverkehr

Das **Radwegenetz** am startkLahr-Areal selbst ist sehr gut ausgebaut. Es bestehen fast überall beidseitig Radwege (geteilt mit Fußgängern), mindestens jedoch auf einer Straßenseite. Die vorhandene Lücke zu Zalando im Westareal wird noch im Frühjahr 2021 geschlossen. Ebenso wird im Ostareal im Laufe des Jahres 2021 in der Rainer-Haungs-Straße an den bestehenden Radweg angeschlossen und bis zum nördlichen Abschluss des Areals fortgeführt. Damit wird lückenlos an das RadNETZ angeschlossen. (s. Abb. 11 + Abb. 12 gelb dargestellt)

Eine besonders kritische Stelle, welche außerhalb des Areals liegt, befindet sich auf der Dr. Georg-Schaeffler-Straße (entlang des Grundstücks der SWEG), welche in die Rheinstraße übergeht bis zum Kreisverkehr. (s. Abb. 12 rechts unten). Hier befindet sich lediglich auf der gegenüberliegenden Seite ein Fahrradweg, was Radfahrer dazu zwingt entweder auf der stark frequentierten Hauptverkehrsstraße zu fahren oder die Straßenseite für diesen Abschnitt (450m) zu wechseln.

Im Großen und Ganzen sind die Voraussetzungen, das Areal mit dem Fahrrad zu erreichen, jedoch sehr gut. Die Umgebung weist kaum Steigungen auf und das vorhandene Radwegenetz ist nicht nur bereits gut ausgebaut und beschildert, sondern wird vor allem stetig weiter ausgebaut.

## 2.2.4 Bestehende Konzepte, Daten und Aktivitäten in der Region

Das entwickelte Konzept soll an die parallellaufenden Mobilitätsprojekte in der Region, wie beispielsweise *einfach mobil*, *nextbike* oder den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lahr und der Gemeinde Friesenheim anknüpfen, um so von Synergien zu profitieren.



Abb. 13: Übersicht über durchgeführte Befragungen und bestehende Konzepte  
Quelle: eigene Darstellung

Im Rahmen dieser zurückliegenden und laufenden Projekte wurden ebenfalls Daten und Informationen erhoben, die für das Mobilitätskonzept mitberücksichtigt wurden. Im Folgenden wird auf die wesentlichen und für das Konzept von besonderer Bedeutung bestehenden Umfragen und Konzepte kurz eingegangen:

### Haushaltsbefragung Lahr (2019)

Die Stadt Lahr konnte mit einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten fast 1.300 Personen aus 620 Haushalten erreichen (ca. 3% der Bevölkerung).

Die Ergebnisse zeigen, dass in Lahr durchschnittlich 3,7 Wege pro Tag von im Mittel 7,4 Kilometer zurückgelegt und dabei durchschnittlich 19 Minuten pro Weg aufgewendet werden. Die meisten Wege werden mit dem Auto zurückgelegt (50% als Fahrer, 9% als Mitfahrer). Das entspricht einer im Vergleich zu ähnlichen Städten etwas erhöhten Nutzung des Pkws. Auch der Pkw-Besitz der Haushalte ist überdurchschnittlich hoch. Fast jeder fünfte Haushalt verfügt über drei oder mehr Fahrzeuge. Allerdings fahren die Bürger in Lahr auch vergleichsweise häufiger Fahrrad. Neuere Mobilitätsangebote wie E-Mobilität, Carsharing (50%) oder das Fahrradverleihsystem (48%) sind Teilen der Bevölkerung unbekannt. (vgl. Hölderich et. al (2020): 24-47)

Die Ergebnisse sind in Kurzfassung abrufbar unter <https://www.lahr.de/sixcms/detail.php/101232> (Stand Januar 2021)

### Unternehmensbefragung Stadt Lahr (19/20)

Im Rahmen der Erstellung des Elektromobilitätskonzeptes für die Städte Offenburg, Kehl und Lahr wurde im Jahr 2019/20 eine Unternehmensbefragung von Green City Experience und ISME in jeder Stadt durchgeführt. Für die Stadt Lahr ergab sich unter anderem, dass knapp 53% der Beschäftigten aktuell mit dem eigenen Pkw oder dem Dienstwagen ihren Arbeitsweg zurücklegen. Die Nutzung des Fahrrads liegt zwischen 15% und 30% (abhängig von Jahreszeit und Wetter), wobei 60% der Befragten das Fahrrad gerne regelmäßig für ihren Arbeitsweg nutzen würden. Um

das Fahrradfahren zu unterstützen und weiter zu fördern, wird in rund 40% der Unternehmen daher bereits Dienstradleasing angeboten. Weitere Anreize, die sich Mitarbeitende wünschen, um das Fahrrad zu nutzen (v.a. Elektro/Pedelec) sind sichere Abstellplätze oder Ladestationen. Um den ÖPNV zu unterstützen werden immerhin in 30% der Unternehmen auch JobTickets angeboten, welches 25% der Beschäftigten gerne für ihren Arbeitsweg nutzen würden (aktuell: ca. 5%). In den Unternehmen selbst wird bisher kaum betriebliches Mobilitätsmanagement betrieben (5%), allerdings liegt der Wunsch nach Beratung und Informationen bei immerhin 30%. (vgl. GreenCityExperience 2020: 12-15)

### **Wohnortanalyse der Beschäftigten auf dem startkLahr-Areal durch die IGZ GmbH (2016)**

Siehe 2.2.2

### **Unternehmensbefragung Fraunhofer IAO (2019)**

Die vom Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation im Jahr 2019 durchgeführte Unternehmensbefragung im Hinblick auf städtebauliche Potenziale des Areals war Teil der Entwicklung eines Zukunftskonzepts für den »startkLahr Airport & Business Park« Lahr. Sie ermöglichte einen genauen Überblick über die Herausforderungen und Bedarfe der Unternehmen und seiner Mitarbeiter auch in Bezug auf Mobilität und Verkehrsanbindung und bildet somit eine der Grundlagen für das Mobilitätskonzept startkLahr.mobil.

### **Verkehrsentwicklungsplan Lahr: nachhaltig mobil (2020)**

Im Jahr 2019 hat die Stadt Lahr das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät beauftragt, einen Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten, welcher sich mit den Strategien für die Mobilität- und Verkehrsentwicklung in Lahr für die nächsten Jahre beschäftigt. Im Rahmen dessen wurde die verkehrliche Ausgangssituation analysiert und Stärken und Schwächen herausgearbeitet, um anschließend Leitlinien und Ziele für die inhaltliche Ausrichtung des Plans abzuleiten. Sie dienen anschließend als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung und das integrierte Handlungskonzept in Bezug auf die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren. Mit seinem methodischen Vorgehen und der thematischen Ausrichtung stellt der Verkehrsentwicklungsplan eine wichtige Ergänzung zum Mobilitätskonzept startkLahr dar.

### **Konzept des Mobilitätsnetzwerks Ortenau (2019)**

Das 2019 gegründete interkommunale Netzwerk für die Mobilität der Zukunft umfasst die Kooperation von zehn Ortenauer Städten und Gemeinden, die künftig gemeinsame Lösungen für die nachhaltige Mobilität erarbeiten wollen. Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau wird vom Bundeswirtschaftsministerium gefördert und ist bundesweit das Erste seiner Art. Ziel des Netzwerkes ist es durch regelmäßigen Austausch die Zusammenarbeit zwischen Städten und Gemeinden zu optimieren und somit den Gesamtaufwand für interkommunale Mobilitätsprojekte zu minimieren. Die drei Schwerpunktthemen des Netzwerkes (Schaffung von Multimodalen Systemen, gemeindeübergreifender Radverkehr und Vernetzung der Nahmobilitätsangebote) finden sich auch im Mobilitätskonzept startkLahr wieder.

<https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de/>



## Bestehende Projekte

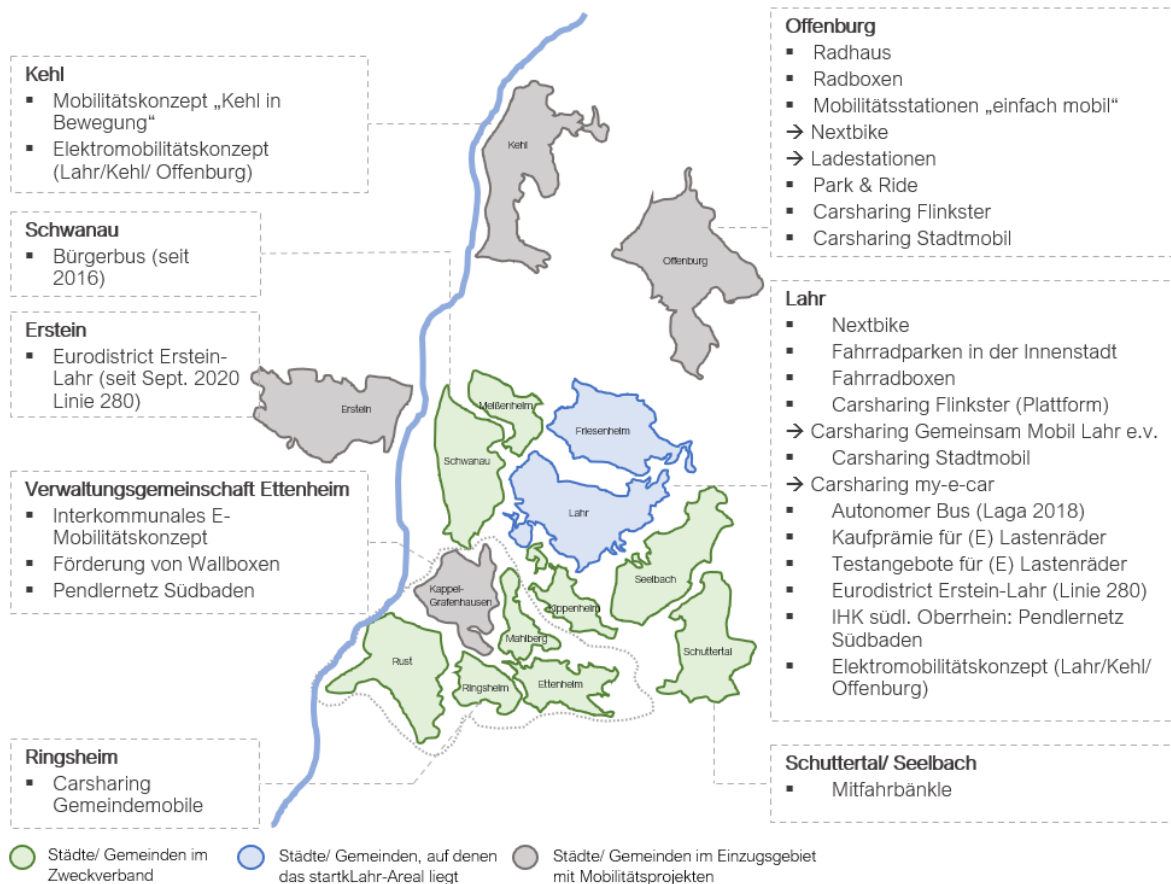


Abb. 14: Übersicht über bestehende Projekte  
Quelle: eigene Darstellung

Die genauere Betrachtung der Umfrageergebnisse und der bestehenden Mobilitätsprojekte diente dem Zweck eine Übersicht zu gewinnen und mit diesem Hintergrundwissen im ersten Schritt den Interviewleitfaden zu erstellen, um so zielgerichtet Wissenslücken zu schließen. Im zweiten Schritt konnten die gewonnenen Erkenntnisse mit den bereits erhobenen Daten, wie z.B. der Unternehmens- oder Haushaltsbefragung abgeglichen werden. Im Arbeitsschritt der Best-Practice-Analyse wurden diese wiederum herangezogen, um gezielter nach Projekten zu suchen, die entweder an bestehende Projekte anknüpfen oder diese sinnvoll ergänzen.

### 2.3 Ergebnisse der Tiefeninterviews

Im Zeitraum vom 01. April bis 15. Mai 2020 wurden zehn Interviews mit Geschäftsführenden und Mobilitätsbeauftragten von Unternehmen im startLahr-Areal geführt. Ziel der Interviews war die Erfassung der Ausgangslage in Bezug auf die Mobilität der Mitarbeiter und den Verkehr im Areal.

#### Status-Quo bei Infrastruktur und Verkehrsmittelwahl

##### ➤ *Pkw als zentrales Verkehrsmittel im Areal*

Der größte Anteil der Beschäftigten am Areal nutzt den Pkw für den Arbeitsweg. Positiv beeinflusst wird die Nutzung des Pkws durch den geringen Zeitaufwand, durch Bequemlichkeit und die

Gewohnheit. Der einzige Faktor, der gegen die Nutzung des Pkws spricht und diese damit leicht negativ beeinflusst, ist das hohe Verkehrsaufkommen.

Der Pkw als Verkehrsmittel zum startkLahr-Areal ist durch die gut ausgebaute, bestehende Infrastruktur sehr attraktiv. Für alle Mitarbeitenden ist das Parken kostenfrei und unkompliziert.

- *Wahrnehmung des ÖPNV als unattraktiv, Fahrrad wird als attraktives Verkehrsmittel aber auch Sicherheitsrisiko wahrgenommen*

Aber nicht nur die Infrastruktur für Pkws wird gut bewertet, auch die bestehende Radinfrastruktur wird im Großen und Ganzen als sehr gut bis gut bewertet. Der Radweg direkt am Areal macht das Radfahren attraktiver. Es gibt jedoch auch Kritikpunkte. Insbesondere die Anbindung aus Lahr und Richtung Bahnhof wird bemängelt. Weitere Hemmnisse sind in erster Linie die Entfernung, gefolgt vom Sicherheitsrisiko. Letztgenanntes wurde insofern begründet, dass auf dem Areal viele Verkehrsarten aufeinandertreffen und durch eine teilweise bestehende gemeinsame Straßennutzung ein Gefahrenpotenzial entsteht.

Die am wenigsten genutzten Verkehrsmittel sind der Bus und die Bahn. Negativ wirken sich auf die Nutzung des ÖPNVs vor allem die Faktoren Zeit und die Umsteigeanzahl aus. Zudem sind die Busfahrzeiten auf die Schulzeiten und auf bestimmte Schichtzeiten ausgelegt, was sich wiederum negativ auf die Bewertung der Flexibilität der ÖPNV Nutzung auswirkt.

- *Betriebliche Mobilität stark auf das Auto ausgerichtet*

Dienstfahrten werden häufig in der nahen Umgebung, zwischen Niederlassungen einer Firma oder für Kundenbesuche vorgenommen. Alle Strecken werden fast ausschließlich mit dem Auto zurückgelegt, da andere Verkehrsmittel zumeist als zu unflexibel erachtet werden?

## **Bedarfe auf dem Areal**

- *Mobilität auf dem Areal und in der Umgebung*

Sehr häufig werden mit dem Arbeitsweg auch Einkäufe auf dem Nachhauseweg verknüpft. Die Mittagspause verbringt der größte Anteil der Beschäftigten im Unternehmen oder nutzt die Kantine eines anderen Unternehmens mit. Wenige nutzen aufgrund der mäßigen Aufenthaltsattraktivität nach dem Mittagessen die Gelegenheit, einen Spaziergang in der Umgebung zu machen. Hier gab es auch die meisten Kritikpunkte. Als gewünschte Ergänzung wurde die Ansiedlung eines Drogeriemarktes und eines Bäckers eingebracht.

- *Beweggründe der Unternehmen*

Die Zufriedenheit, der Motivationsgewinn und die Gesundheit der Mitarbeiter sind die maßgeblichen Beweggründe dafür, neue Mobilitätsangebote für Beschäftigte einzuführen. Rund die Hälfte der Interviewten sieht mit dem Engagement für nachhaltige Mobilität auch einen Imagegewinn für das Unternehmen, welcher sich wiederum positiv auf die Mitarbeitergewinnung auswirken kann.

Insgesamt gab es bei der Frage nach Faktoren, welche die Einführung von neuen Mobilitätsangeboten oder -unterstützungen beeinträchtigen, kaum Übereinstimmungen. Einzig der vorangehende Schritt – also die Datenerfassung oder auch das Wissen über den Bedarf der Mitarbeiter wird durch vier Interviewpartner als frühzeitiges Hemmnis genannt. Teilweise können diese Daten aus technischen oder zeitlichen Gründen nicht erhoben werden, weil z.B. kein Personal vorhanden und somit die Zuständigkeit nicht gegeben ist. Selbst wenn der Bedarf erfasst

wird, kann die Umsetzung möglicherweise noch von rechtlichen Anwendungen und Umsetzungen negativ beeinflusst werden.

Weitere Hemmnisse, die genannt wurden, sind Betriebsvereinbarungen. So haben Einzelniederlassungen nicht immer die notwendige Handlungsfreiheit und sind an die Vorgaben des Gesamtunternehmens gebunden. Bei größeren Projekten spielt auch die Investition eine wesentliche Rolle oder die Frage nach der Gleichbehandlung bzw. Unterstützung aller Mitarbeiter. Ebenso hat die Fülle an Unternehmensprojekten einen negativen Einfluss auf etwaige Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement.

### **Bestehende Maßnahmen**

In Bezug auf die Attraktivität der Fahrradnutzung hält der überwiegende Anteil der Unternehmen Fahrradstellplätze vor, von denen die Hälfte überdacht ist und einzelne durch Kameraüberwachung oder Zutrittsbarrieren gesichert werden. Auch stellen zwei Drittel der Unternehmen sanitäre Einrichtungen wie Duschen oder Umkleiden zur Verfügung und tragen damit bei zur Bereitschaft, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Abgesehen vom privaten Fahrradgebrauch bieten zwei Unternehmen ein geleastes JobRad an, welches bisher jedoch Verhalten angenommen wird.

Im öffentlichen Nahverkehr gibt es für Unternehmen die Möglichkeit, ein Job- oder Azubiticket anzubieten. Davon machen fünf der befragten Unternehmen Gebrauch.

In Anbetracht der Pkw-Nutzung gibt es für Mitarbeiter der Unternehmen die Möglichkeit, kostenfrei zu parken. Ergänzend locken einige der Befragten mit Tankgutscheinen oder Mitarbeiterbonuskarten, welche mit einem bestimmten Betrag aufgeladen werden können. Um die Nutzung von Elektromobilität zu unterstützen bieten zwei der Unternehmen eine E-Ladesäule auf ihrem Gelände an und ermöglichen ihren Mitarbeitern die Ladung zu Sonderkonditionen.

Zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften werden in einigen Unternehmen „schwarze Bretter“ etabliert oder aktiv auf Mitarbeiter zugegangen.

Neben den genannten Maßnahmen gibt es noch Einzelmaßnahmen, wie die Mitfinanzierung einer Buslinie, Werbung für gemeinsames Carsharing, Fahrtraining oder Finanzierungsunterstützung des Führerscheins.

### **Geplante und gewünschte Maßnahmen**

Bisher gibt es nur wenige geplante mobilitätsbezogene Maßnahmen in den befragten Unternehmen. Dazu gehören die Einführung des JobRads und die Aufstockung der Firmenflotte um ein Firmen-Pedelec oder auch der Ausbau von Ladestationen für E-Autos sowie die Erweiterung von Parkflächen.

Im Gegensatz zu den geplanten Maßnahmen gibt es jedoch eine Fülle an wünschenswerten Aktivitäten seitens der Unternehmen. Die Themenfelder Busverbindungen und Radverkehr stellen sich als besonders erstrebenswert heraus, welche die Vernetzung auf dem Areal steigern und zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen sollen. Hierzu zählen eine gut getaktete und ausreichende, durchgängige Busverbindung vor allem für Mitarbeitende aus dem Elsass oder auch die Einführung von Doppelbussen zu Stoßzeiten, Bedarfshaltestellen sowie die Einführung eines Shuttlebusses. Daneben spielen der Ausbau von Rad(schnell)wegen, zusätzliche Bikesharing-Stationen, sowie Querungshilfen für Radfahrer an stark befahrenen Straßen eine wichtige Rolle. Zudem besteht der Bedarf zu vermehrten Informationsangeboten oder Treffen zu verschiedenen Themenbereichen, Projektvorstellungen, die Erstellung von Projektplänen, Rundmails mit Neuigkeiten sowie besserer und engerer Zusammenarbeit jeder Art. Auch der

Aufbau eines Wohnungspools für Zeitarbeitende steht im Gespräch, um so lange Pendelwege von vorherein zu vermeiden.

Die gesamte Interviewauswertung ist abrufbar unter:

[https://www.startklahr.biz/startkLahr.mobil/startkLahrmobil\\_Interviewauswertung.pdf](https://www.startklahr.biz/startkLahr.mobil/startkLahrmobil_Interviewauswertung.pdf)

## 2.4 Handlungs- und Themenfelder

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

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsinfrastruktur
- Mobilitätsangebote

Parallel zu diesen drei Handlungsfeldern wurden außerdem sechs spezifischere Themenfelder identifiziert: Fahrgemeinschaften, Fuhrparkmanagement, letzte Meile, Radverkehr, nutzerspezifische Angebote und Information & Sichtbarkeit. (Abb. 15)

Diese wurden im Verlauf des Projektes näher betrachtet, die Best-Practice-Projekte (→ 2.5) analysiert und auf Umsetzbarkeit untersucht. Durch die nähere Betrachtung ergaben sich teilweise Veränderungen in den Themenfeldern. So wurde bspw. der Bereich *Fuhrparkmanagement*, welcher die Idee einer gemeinsamen Fahrzeugflotte zwischen Unternehmen verfolgte, zur jetzigen Zeit als nicht umsetzbar eingestuft. Die Bedenken von Unternehmensseite aus bezüglich Abrechnung, Versicherung und Verfügbarkeit sowie die derzeitigen Umsetzungsmöglichkeiten für Anbieter in einem Gewerbegebiet, lassen kein attraktiv nutzbares Carsharing Modell zu.

Im Gegenzug stellten sich jedoch noch zwei weitere Themenfelder heraus. Zum einen wurde das Themenfeld *ÖPNV Ergänzungen* hinzugefügt, in dem es darum geht den klassischen ÖPNV durch innovative Ansätze zu unterstützen, ohne in direkter Konkurrenz zu diesem zu schaffen. Außerdem kristallisierten sich *Anreizmodelle* als eigenständiges Thema heraus, da sich in fast jeder Maßnahme die Fragestellungen „Wie werden potenzielle Nutzer erreicht? Welche Anreize können Unternehmen bieten? Welche Unterstützung benötigen Unternehmen?“ wiederfanden.

Zuletzt wurde ein Mobilitätsmanager zur langfristigen Begleitung von Mobilitätsprojekten als notwendig erachtet und somit als eigenes Themenfeld aufgeführt. Im Aufgabenbereich dieses Mobilitätsmanagers stecken unter anderem auch Leistungen wie die Organisation und Durchführung von Informationsveranstaltungen sowie die Aufgabe Projekte bekannter und sichtbarer zu machen, weshalb das Themenfeld Information & Sichtbarkeit als ein Teil des Mobilitätsmanagers anzusehen ist und nicht mehr gesondert aufgeführt wird.

Die **Themenfelder**, die sich somit final ergaben, sind: Fahrgemeinschaften, Letzte Meile, Radverkehr, ÖPNV Ergänzung, Mobilitätsmanager, Nutzerspezifische Angebote, Anreizmodelle. (Abb. 16)



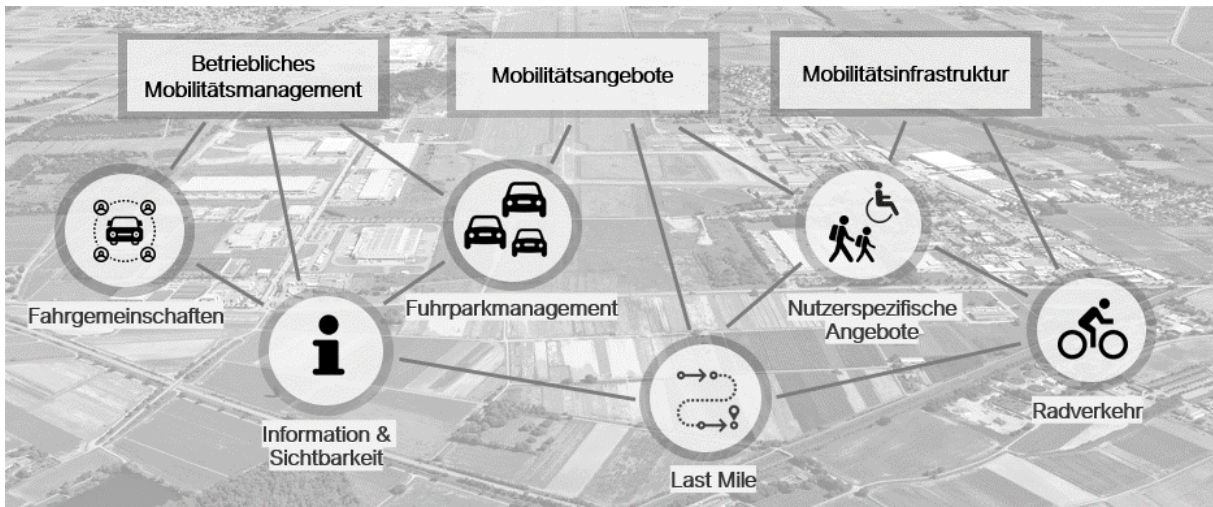


Abb. 15: Handlungs- und Themenfelder nach Status quo Analyse  
 Quelle: eigene Darstellung

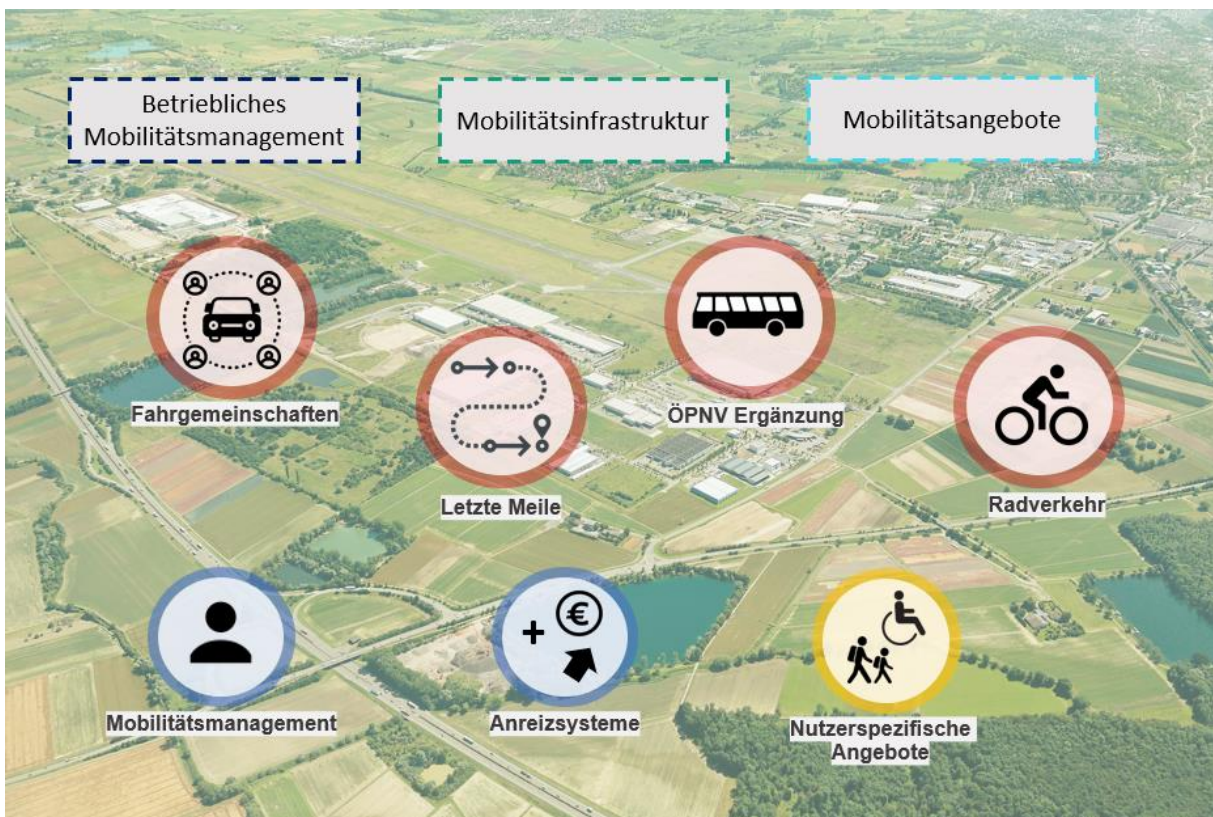


Abb. 16: Finale Handlungs- und Themenfelder nach Analyseprozess  
 Quelle: eigene Darstellung

## 2.5 Best-Practice Analyse und Maßnahmenentwicklung

Auf Grundlage der erfassten Bedarfe und Angebote wurden in den abgeleiteten Handlungs- und Themenfeldern im nächsten Schritt neue Technologien, Dienstleistungen und weitere Lösungsansätze in Form von Best-Practices gesammelt. Dabei wurde in zwei Schritten vorgegangen: Zunächst wurden die auf die Probleme und Bedarfe ausgewählten Projekte auf ihre Rahmenbedingungen, ihre Zielorientierung, die Zielgruppe und die einbezogenen Akteure analysiert und aufbereitet. Daraufhin wurden ihre Potenziale zur Übertragbarkeit auf das starkLahr-Areal geprüft, indem mit der gleichen Vorgehensweise die Voraussetzungen und die positiven wie auch negativen Rahmenbedingungen in der Umgebung analysiert wurden. Mit dieser Herangehensweise wurde deutlich, welche Änderungen es bei einer potenziellen Übertragung bedarf und welche Fragen noch im Vorhinein geklärt werden müssen.

### Best-Practice-Projekte

Die folgende Übersicht zeigt die ausgewählten Best-Practice-Projekte. Die ausformulierten Steckbriefe befinden sich im Anhang.

- Gewerbegebiet Quickborn - Verbesserte Anbindung durch nextbike
- Offenburg - Mobilitätsstationen einfachmobil
- Gewerbegebiet Unterföhring – Fahrgemeinschaften durch Pendlernetz.de
- Alnatura Fahrradförderung – sichere Stellplätze und Lademöglichkeiten
- Marburg – grüne Welle für Fahrradfahrer
- Vaude – Reparaturwerkstatt für Fahrräder
- Stadt Osnabrück – autonome Shuttlebusse ergänzen den ÖPNV
- Mercedes-Benz Werk Rastatt – Shuttlebusse ergänzen den ÖPNV
- JobRad – Dienstradleasing
- Kiel – regionales Mobilitätsmanagement
- Aachen Abiomed – erfolgreiche Einführung des JobTickets
- Stuttgart Parklets – Parkplätze umnutzen
- Gütersloh – Haltezonen für Elterntaxis
- Anreizmodelle – Ecopoints, Mobilitätslotto, Incentivierung, Schnuppertickets (kein extra Steckbrief)

### Validierungsworkshop

In einem Validierungs- und Feedbackworkshop wurden die Einzelmaßnahmen nach verschiedenen Kriterien (Umsetzbarkeit, Einfluss auf Verkehrsaufkommen, Mehrwert für Mitarbeitende etc.) bewertet und durch Anmerkungen ergänzt. Dieser Workshop sollte ursprünglich die Grundlage für die weitere Arbeit in sog. Fokusgruppen bilden, in denen mit weiteren Akteuren die konkrete Umsetzung geplant werden sollte. Aufgrund der Covid-19 Pandemie war dies jedoch in der ursprünglich angedachten Form nicht möglich, sodass der Validierungsworkshop mit den Best-Practices eine eher theoretische, aber dennoch wissenschaftlich fundierte Basis für die nachfolgenden Vorschläge aus Kapitel 3 bildete.

## 2.6 Akteurs-Netzwerk

Über die Projektlaufzeit hinweg wurden unterschiedlichste Akteure in die Konzepterstellung eingebunden. Dabei reichte die Einbindung von *informieren* über *stetigen Austausch* bis hin zur *engen Einbindung* für die Planung von konkreten Umsetzungsprojekten.

Zu Beginn des Projektes bestand vor allem zur Bedarfsermittlung und Problemdefinition Kontakt zu Unternehmen in Form von Interviews. Bei der Auswahl der Unternehmen wurde auf einen Branchenmix (Logistik, Produktion, Dienstleistung) und unterschiedliche Unternehmensgrößen geachtet. Darüber hinaus wurden Unternehmen zu einer geplanten Veranstaltung zum potenziellen Umsetzungsprojekt „Einführung von Pendlerportal“ im Oktober eingeladen, die jedoch aufgrund des zweiten Lockdowns nicht stattfinden konnte.

Ein stetiger Austausch bestand über kommunale Akteure zur Gemeinde Friesenheim und zur Stadt Lahr. Diese, wie auch die IHK, wurden von Beginn an in das Projekt und in die finale Projektanalysephase miteinbezogen. Zum Mobilitätsnetzwerk bestand sowohl über die Gemeinde Friesenheim und die Stadt Lahr, als auch über die Stadt Offenburg ein reger Austausch.

Nachdem sich die Maßnahmen des Konzeptes langsam abzeichneten wurde vor allem der Kontakt zu potenziellen Umsetzungspartnern intensiviert.

Die Mitglieder des Zweckverbandes wurden in zwei Zweckverbandsversammlungen über den aktuellen Stand informiert.

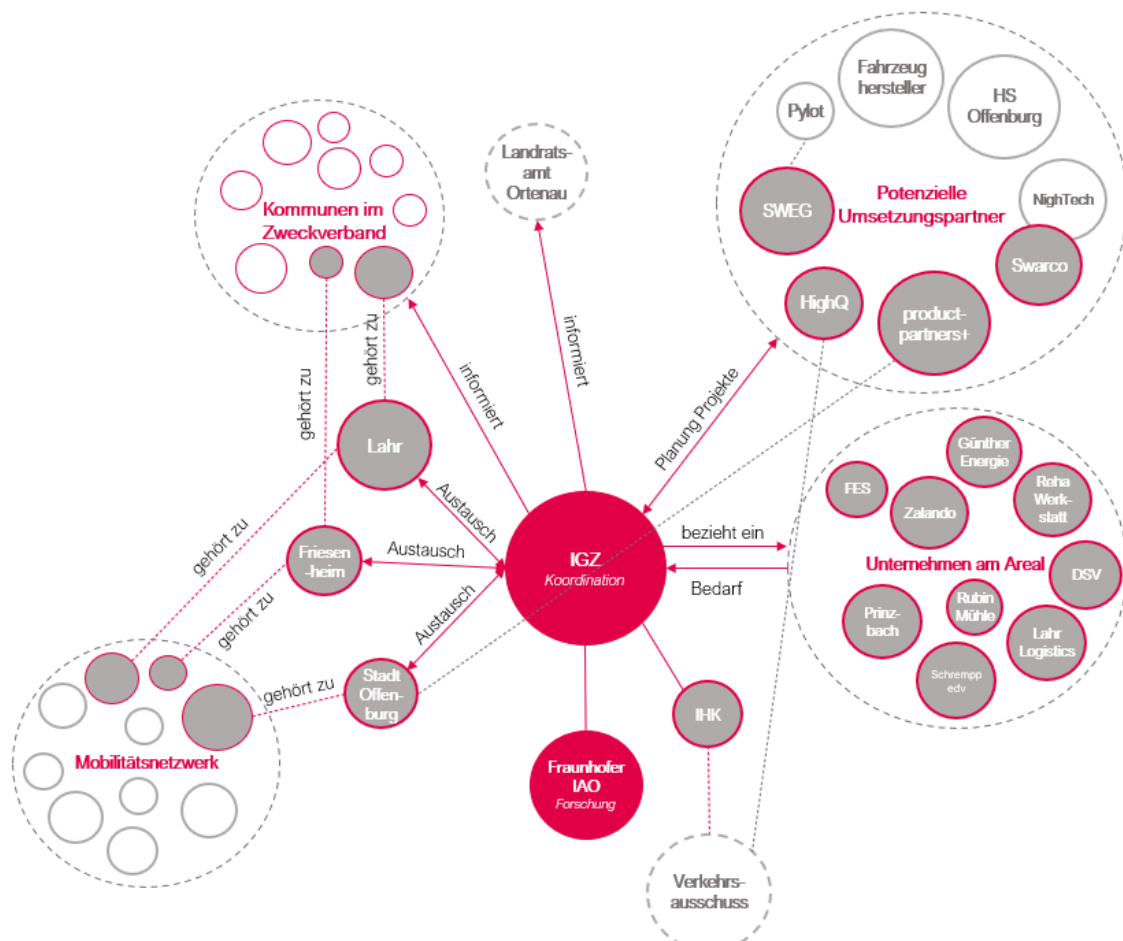


Abb. 17: Akteurs-Netzwerk  
Quelle: eigene Darstellung

### 3 Maßnahmenausgestaltung

Der gesamte Prozess der Maßnahmenentwicklung ist davon geprägt, dass er von Beginn an sehr offen gestaltet war und mit jedem Schritt weiter ins Detail ging: Von der noch breit angelegten Status quo Analyse und der Bedarfsermittlung mit Unternehmen über die gezielte, jedoch immer noch offene Best-Practice-Analyse, ging es in die Bewertung und Validierung der Maßnahmen über. Zum Schluss wurden Maßnahmen konkretisiert und ausgestaltet. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht der entwickelten Maßnahmen, auf welche nachfolgend genauereingegangen wird.

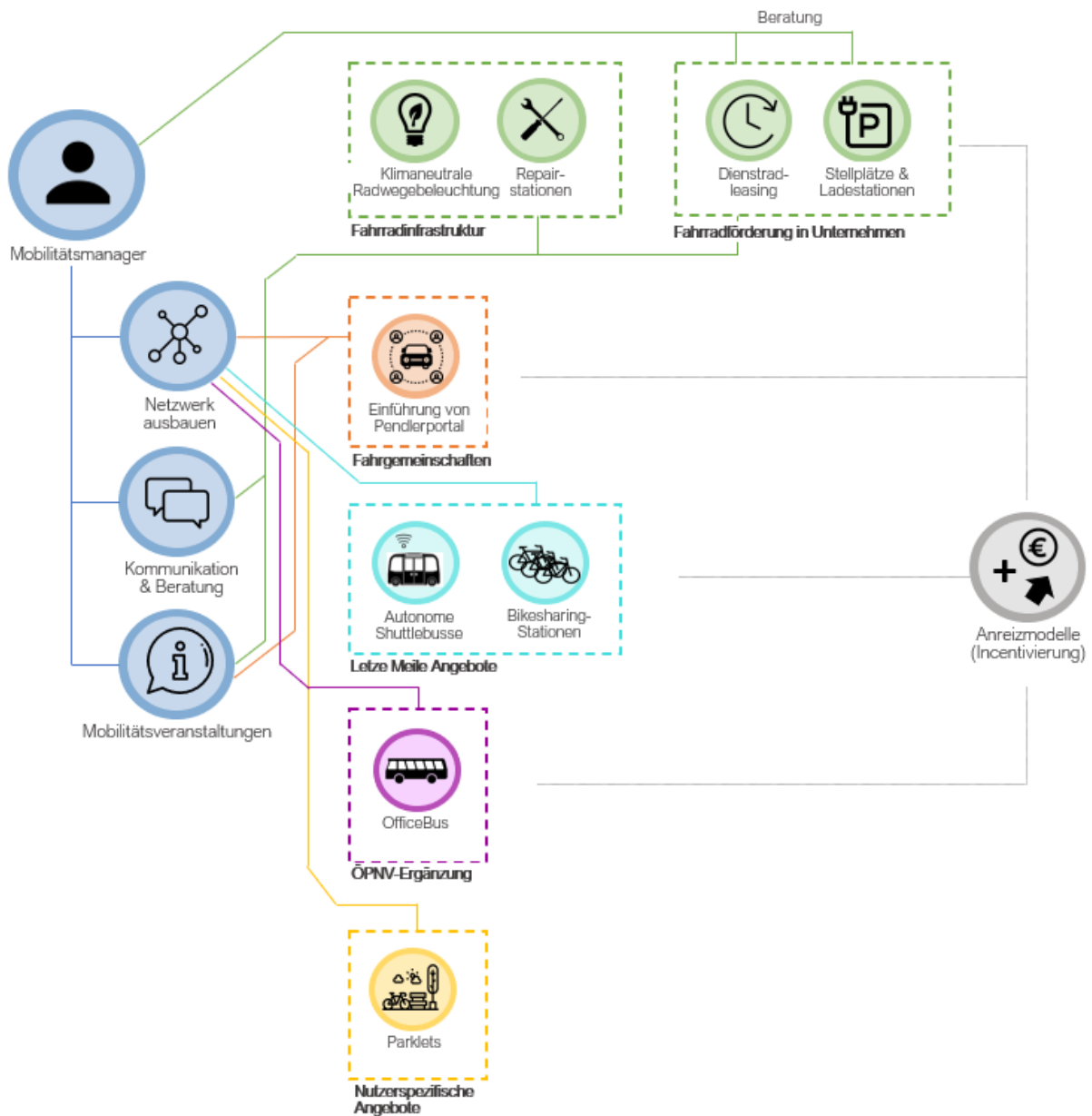


Abb. 18: Maßnahmenübersicht  
Quelle: eigene Darstellung



### 3.1 Mobilitätsmanagement

Ein Mobilitätsmanager (MM) wird als fester Ansprechpartner und Koordinator der Mobilität bzw. des betrieblichen Mobilitätsmanagements am Areal eingesetzt. Durch die klare Zuweisung von Verantwortlichkeiten und Kompetenzen kann ein gemeinsam getragenes Konzept in die Unternehmen gebracht werden, ohne dass der Aufwand auf einzelne Unternehmen zurückfällt. Gleichzeitig bietet ein einheitliches Mobilitätskonzept die Grundlage, verschiedene Interessen, Ansprüche und Bedürfnisse zu vereinen und zu integrieren. Der Mobilitätsmanager ist dabei verantwortlich für:

- Die **Umsetzung und Fortführung des Mobilitätskonzeptes** startkLahr.mobil. Der MM bringt die erarbeiteten Maßnahmen gemeinsam mit Unternehmen und entsprechenden Kooperationspartnern auf die Umsetzungsebene. Falls erforderlich, erhebt er weitere maßnahmenbezogenen Daten und sichtet sowie akquiriert thematisch passende Fördermöglichkeiten.
- Er übernimmt eine **Dienstleistungs-/Beratungsfunktion** für Unternehmen rund um die Themen Mitarbeitermobilität, Fördermittelberatungen und steuerrechtliche Anliegen. Unternehmen können sich Informationen zum betrieblichem Mobilitätsmanagement oder zu spezifischen Maßnahmen einholen. Auf Wunsch können auch vollständige Maßnahmen in der Umsetzung begleitet werden. Der MM kann für Unternehmen Fragebogen für Mitarbeiterbefragungen aufsetzen oder Kontakte zu Mobilitätsanbietern herstellen.
- Er **vernetzt Unternehmen miteinander**, um gemeinsame Mobilitätsangebote aufzubauen und einen Wissens- und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen. Als Kern des Netzwerks ist er verantwortlich für die Belange der Netzwerkmitglieder und für den Aufbau, die Pflege und die kontinuierliche Weiterentwicklung im Prozessverlauf auf Basis der jeweils aktuellen Anforderungen.
- Die Planung, Durchführung und Nachbereitung von mind. drei themenspezifischen **Informations-/ Mobilitätsveranstaltungen** pro Jahr (z.B. „Belohnungssysteme für nachhaltige Mobilität“, „unternehmensübergreifende Fahrgemeinschaften“, „Fahrradfreundliches Gewerbegebiet“). Zu jeder Veranstaltung werden relevante Akteure, wie Unternehmen des startkLahr-Areals, Umsetzungspartner und kommunale Vertreter eingeladen. Die Veranstaltungen dienen jeweils als Auftaktveranstaltung für ein neues Umsetzungsprojekt, als Netzwerkveranstaltung und als Ideen- und Feedbackworkshop.
- Das Konzept schließt an regionale Projekte an, die nicht im Alleingang unternehmensintern durchgeführt werden können. Hierfür übernimmt der MM eine **Schnittstellenfunktion** zu Kommunen. Innerhalb dieser Aufgabe werden Interessen von Unternehmen an die Kommunen herangetragen und so aktiv die Übertragung von regionalen Projekten auf das startkLahr-Areal unterstützt.
- Der MM kümmert sich durch gezielte **Kommunikation und durch Marketing** darum, dass die umzusetzenden Maßnahmen öffentlich sichtbar und bekannt werden. Bei diesem Aufgabenbereich kann jedoch auch externe Unterstützung eingeholt werden, wenn es sich um ein umfassendes Projekt handelt, welches einer besonders umfangreichen Marketingstrategie bedarf.
- Der MM kann **Sonderrollen** übernehmen wie z.B. in der Umsetzung der Maßnahme „Einführung von Pendlerportal“. Hier könnte er als Firmenpate agieren, der in mehreren Unternehmen, die keine entsprechende Personalkapazität haben, die Umsetzung begleitet und z.B. Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende durchführt.

- Der MM ist **Kompetenz- und Wissensträger** sowie Ansprechpartner für alle relevanten Belange im Bereich Mobilität. Hierzu steht der MM im Austausch mit Partnern aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Wirtschaft mit dem Ziel des weiteren Kompetenzausbaus.

### Zielorientierung

Zielsetzung ist, eine Anlaufstelle für Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu schaffen, an die Mobilitätsanliegen gerichtet werden können. Damit soll eine Koordinationsstelle entstehen, die langfristig die Maßnahmen des erarbeiteten Mobilitätskonzeptes anstößt und begleitet.

Durch den MM sollen bisher fehlende unternehmensinterne Maßnahmen (z.B. Dienstradleasing) in Unternehmen initiiert, wie auch unternehmensübergreifende

Maßnahmen umgesetzt werden (z.B. Pendlerportal). Perspektivisch gesehen soll sich die Stelle des MM selbst finanzieren. Dies könnte u.a. durch die kostenpflichtige Beratungsfunktion, Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Umsetzungsbegleitung erfolgen.

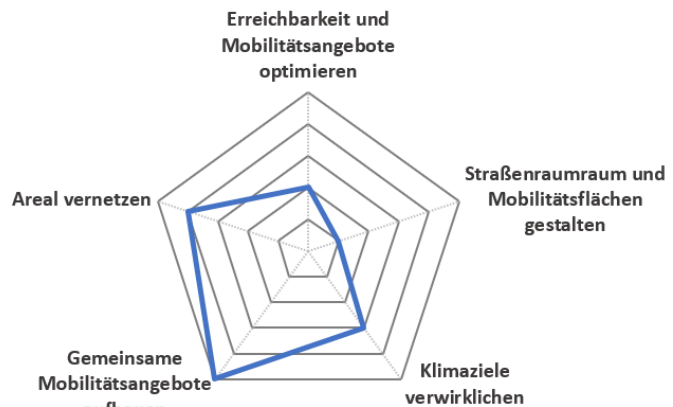


Abb. 19: Zielorientierung Mobilitätsmanagement  
Quelle: eigene Darstellung

### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Ansiedlungsstelle festlegen: z.B. IGZ GmbH oder bei Wirtschaftsförderung
- Stelle muss zunächst selbst oder durch Fördermittel finanziert werden (Vorleistung)
- Annahme eines MM von Seiten der Unternehmen wird einen gewissen Zeitraum dauern

### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Schritt 1: Zunächst müssen die Position und das Aufgabengebiet des Mobilitätsmanagers auf dem Areal und in der Region festgelegt werden – welche Bedarfe soll er decken? Welche Inhalte soll er betreuen? Welche Leistungen soll er anbieten? Welche Kompetenzen sind für die Stellenbesetzung wichtig?

Schritt 2: Sobald die Position des Mobilitätsmanagers besetzt wurde, sollten erste Informationsveranstaltungen und Beratungsangebote stattfinden. Diese können über die Zeit erweitert werden, zu Anfang ist jedoch vor allem wichtig, dass die Person und deren Angebote/Aufgaben publik gemacht werden und so die Nutzung bzw. Wahrnehmung der Angebote angekurbelt wird.

Schritt 3: Ausbau und Pflege eines Netzwerks sowie regelmäßige Austauschgespräche mit Personen aus dem Bereich Mobilität, um Synergieeffekte zu erzielen und Aufgabendopplungen zu vermeiden.

Schritt 4: Testen und optimieren des Leistungsangebotes für Unternehmen.

Schritt 5: Leistungsangebote als bezahlte Dienstleistung etablieren.

Die **Personalkosten für einen Mobilitätsmanager** belaufen sich bei einer 50% Stelle auf ca. 33.000€. Diese Kosten orientieren sich am TvÖD Entgeltstufe 13 (Stufe 2) (Stand Dez. 2020)  
Finanziert werden kann die Position des Mobilitätsmanagers

- durch Fördermittel
- durch Beiträge der Unternehmen am Areal, die Dienstleistungen des Mobilitätsmanagers in Anspruch nehmen oder
- durch die Mitfinanzierung kommunaler oder anderer öffentlicher Träger.

**Checkliste zur Kalkulation von Veranstaltungskosten:**

- Eventlocation (Raummiete, Nebenkosten, Reinigung) ODER digitale Konferenz (Softwarelizenz)
- Catering (Speisen und Getränke – z.B. 10-12€/ Kopf für Frühstück oder Kaffee und Kuchen)
- Marketing und Material (Werbung, Teilnehmerunterlagen, Namensschilder, Gastgeschenke)
- Technische Ausstattung (Ton, Screens, Beleuchtung)
- Ausstattung (Möbiliar, Dekoration)
- Externe (Moderatoren, Experten)

**Vorteile für Unternehmen und Zweckverbandkommunen**

- Aktuell gibt es kein/e Angebot/Möglichkeit für Unternehmen sich für Mobilitätsprojekte zusammenzuschließen und aktiv Projekte mitzugestalten. Durch ein übergreifendes Mobilitätsmanagement wird diese Lücke geschlossen und eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden verkehrsplanerischen Fachbereichen der Stadt Lahr und den umliegenden Gemeinden gebildet. In regelmäßigen Veranstaltungen werden sowohl konstant Bedarfe erfasst, neue Projekte erarbeitet und auf Umsetzungsebene gebracht, als auch ein Erfahrungsaustausch im Umgang mit Mitarbeitermobilität ermöglicht. In einem Unternehmensnetzwerk können darüber hinaus auch weitere Synergien identifiziert und Aktivitäten außerhalb des Themas Mobilität angestoßen werden.
- Als Ansprechpartner für Mobilität in der Verbandsverwaltung, kann der MM auch die Kommunen des Zweckverbandes in Form von Beratung zu Mitarbeitermobilität oder zu spezifischen Maßnahmen und Vorgehensweisen unterstützen. Dies wäre insbesondere für Gemeinden interessant, die selbst noch keine Verwaltungsmitarbeitenden mit dem Kompetenzbereich Mobilität haben.
- Die Beratungsfunktion senkt die Hemmschwelle für die Umsetzung von unternehmensinternen Mobilitätsprojekten und zeigt auf, welche unterschiedlichen Möglichkeiten es für Mitarbeitermobilität gibt. Vor allem für mittelständische Unternehmen, die keine Personalkapazität haben entsteht eine attraktive Anlaufstelle.
- Über die Schnittstellenfunktion bündelt der MM die Interessen der Unternehmen und trägt diese an entsprechende Stellen weiter. Der Zusammenschluss von Unternehmen in Kombination mit einer Interessensvertretung verleiht den Anliegen mehr politisches Gewicht. In Zusammenarbeit mit Unternehmen und der Stadt können so die bisherigen Mobilitätsprojekte mit dem Fokus auf der Innenstadt sinnvoll ausgeweitet werden. Darüber hinaus können zusätzliche Angebote am Areal getestet werden (z.B. Belohnungssystem, autonome Shuttle), die bei erfolgreicher Umsetzung wiederum in Richtung Stadt und Umland getragen werden können.

## 3.2 Radverkehrsförderung

### 3.2.1 Klimaneutrale Radwegebeleuchtung

Nachhaltige Mobilität lässt sich nicht nur auf Verkehrsmittel und deren Nutzung begrenzen, sondern schließt auch die damit zusammenhängenden Rahmenbedingungen, wie z.B. die Beleuchtung von Straßen, Geh- oder auch Radwegen mit ein. Obwohl heute bereits durch LED-Technologie oder Abschaltautomatik der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Straßenbeleuchtung erheblich gesenkt werden kann, fallen weiterhin CO<sub>2</sub>-Emissionen an. Eine komplett klimaneutrale Beleuchtung im Bereich der Radwege ist jedoch durch sogenanntes Lichtrecycling möglich. Dafür wird zunächst eine spezielle Farbe auf dem gesamten Radweg oder als Streifen links und rechts des Radweges aufgetragen. Spezielle Chemikalien in der Farbe absorbieren über den Tag hinweg Licht, welches bei Dunkelheit wieder abgegeben wird. Das dadurch erzeugte Nachleuchten ist für das menschliche Auge ausreichend, um die Radwege gut zu erkennen. Gleichzeitig ist das Licht so schwach ausgeprägt, dass eine Lichtverschmutzung oder Störung der Fauna verhindert wird.

#### Zielorientierung

Mit nachleuchtender Radwegebeleuchtung sollen vor allem Radwege ausgestattet werden, die bisher nicht auf herkömmliche Art und Weise beleuchtet werden. Dies kann bspw. bestehende Wege betreffen, die zum starkLahr-Areal führen oder neue Wege, die im Zuge der Arealentwicklung entstehen. Mit dieser klimaneutralen Variante wird nicht nur die Infrastruktur für die Radfahrer weiter verbessert, sondern gleichzeitig auch Energie eingespart.

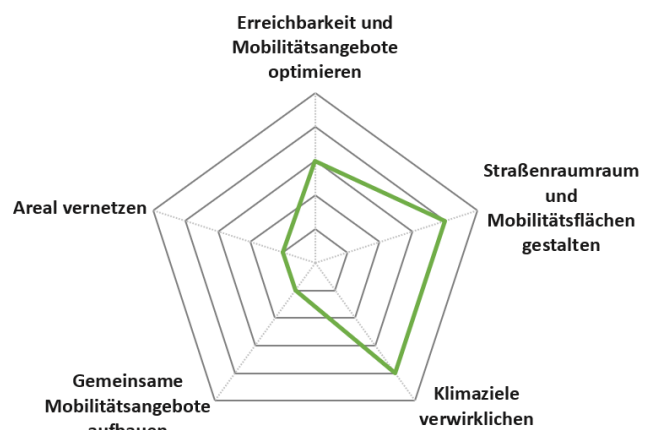


Abb. 20: Zielorientierung nachleuchtende Radwegebeleuchtung  
Quelle: eigene Darstellung

#### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Umgebungsbedingungen
  - Die nachleuchtende Farbe sollte in einer sehr dunklen Umgebung angewandt werden, d.h. es sollte keine Beleuchtung vorhanden sein. Optimale Gegebenheiten sind bspw. an unbeleuchteten Landstraßen, da in dieser Umgebung kein Streulicht von angrenzenden Häusern besteht.
  - Durch Verschmutzung wie Laub auf den Farbstreifen kann die Absorbierung des Lichts beeinträchtigt werden.
- Für die Beleuchtung ist ein weiß leuchtender Unterstrich + eine Schicht Kaltplastik (1-2mm) notwendig. (Alternativ kann ein Gesteinsgranulat als erste Schicht verwendet werden. Die Wirkung leuchtet punktiert)
- Die nachleuchtende Wirkung erscheint zunächst sehr stark und nimmt über die Nacht allmählich ab, bleibt jedoch wahrnehmbar.

### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung müssen folgende Akteure einbezogen werden:

- Stadt Lahr: u.a. Stadtplanungsamt, Tiefbauamt
- Hersteller (z.B. Swarco)
- Ausführendes Unternehmen, welches die Farbe aufträgt

- Schritt 1: Identifikation geeigneter Standorte (ohne Beleuchtung)  
Schritt 2: Musterplatten auslegen zur Überprüfung des Standortes  
Schritt 3: Kontakt zu Hersteller für Angebotseinholung der Farben  
Schritt 4: Angebotseinholung einer ausführenden Firma + Beauftragung  
Schritt 5: Umsetzungsphase  
Schritt 6: Evaluierung

Die Kosten für nachleuchtende Radwegebeleuchtung richten sich vor allem nach der Fläche, die mit der speziellen Leuchtfarbe bestrichen werden soll. Wie bereits beschrieben, kann sowohl die gesamte Fläche eines Radweges bestrichen werden, als auch nur Streifen an den Seiten, die den Radweg begrenzen.

Der höchste Kostenfaktor ist dabei die nachleuchtende Farbe. Für ca. 500m Radweg mit 2 Streifen und einer eher höheren Deckkraft (2mm) belaufen sich die **Investitionskosten** auf ca. 18.000€. Hinzu gerechnet werden müssen noch Farben für einen Unterstrich (ca. 300€), Spezialreiniger für Markiermaschinen sowie die Kosten für ein ausführendes Unternehmen, welches die Farbe aufträgt.

**Laufende Kosten** können für die Reinigung des Belags entstehen, wenn bspw. die Streifen von Laub abgedeckt werden. Diese Kosten sind jedoch sowohl abhängig von der Lage, als auch von der Jahreszeit.

### Weiterführende Informationen

<https://www.nightec.de/klimaneutral-mit-lichtrecycling/>

Technische Informationen

[https://www.swarco.com/sites/default/files/public/downloads/2019-02/LL\\_2-K\\_Nachleuchtplastik.pdf](https://www.swarco.com/sites/default/files/public/downloads/2019-02/LL_2-K_Nachleuchtplastik.pdf)

Beispielprojekt:

<https://www.landschaftspark.de/aktuelles/radweg-erstrahlt-jetzt-auch-nachts/>

### 3.2.2 Radservice-Stationen

Auch Fahrräder benötigen regelmäßig kleine Reparaturen, wieder Luft im Reifen oder einen kleinen Sicherheitscheck. Radservice-Stationen ermöglichen Radfahrern dies selbst zu übernehmen ohne direkt in eine Werkstatt gehen zu müssen. Die Stationen stellen das dazu notwendige Werkzeug, Fahrradpumpen oder – je nach Ausstattung - sogar Schlauchautomaten und Fahrradhalterungen zur Verfügung. Sie können unabhängig von Öffnungszeiten oder Wochentagen genutzt werden. Zu beachten ist, dass die Stationen an Orten aufgestellt werden sollten, die wenig von Vandalismus betroffen sind.

#### Lahr und Umgebung

Insgesamt sind bisher zwei Stationen in Lahr bzw. der nahen Umgebung umgesetzt worden. Die erste Station wurde in Reichenbach, die zweite am Lahrer Bahnhof umgesetzt. (Stand Dez. 2020) Weitere Stationen folgen im Frühjahr 2021. Die Stationen wurden in Kooperation mit der Initiative "RadKULTUR" beschafft. Die Standorte sind auf der folgenden Website zu finden: <https://karte.radkultur-bw.de/>

#### **Zielorientierung**

Eine Ausweitung der Radservice-Stationen auf das startLahr-Areal dient zum einen der flächendeckenden Netzabdeckung und bietet Berufspendlern eine unkomplizierte und kostenfreie Möglichkeit in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes Reparaturen vorzunehmen. Mit dieser Maßnahme, die im öffentlichen Raum sichtbar ist, wird das Bewusstsein für das Thema Radverkehr gestärkt und die Infrastruktur neben Radwegen und Beleuchtung weiter ausgebaut.

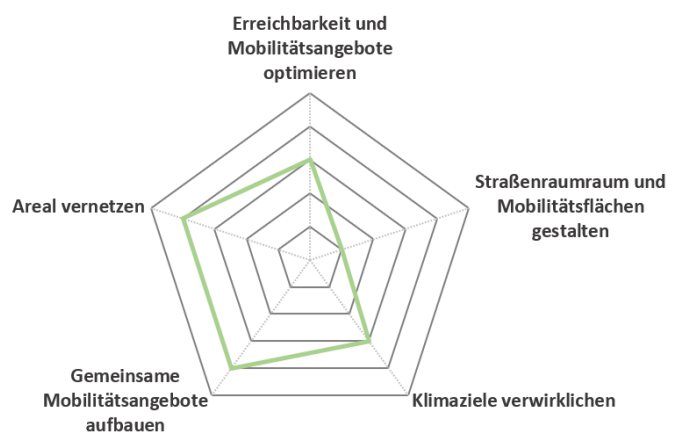


Abb. 21: Zielorientierung Radservice-Stationen  
Quelle: eigene Darstellung

#### **Voraussetzungen und Rahmenbedingungen**

- Anknüpfung an regionales Projekt in Baden-Württemberg
- Standorte am Areal müssen identifiziert werden
- Anforderungen an Standorte:
  - Flächenbedarf: mind. 130 cm bis max. 180 cm (cm ist keine Fläche...)
  - Festes Fundament: ca. 92 cm x 92 cm x 12 cm
- Individuelles Branding für Unternehmen möglich

## Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung müssen folgende Akteure einbezogen werden:

- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK); die Stadt Lahr ist seit 2014 Mitglied im Netzwerk.
- Stadt Lahr: u.a. Stadtplanungsamt und Tiefbauamt
- Initiative RadKULTUR

Darüber hinaus können Kooperationspartner aus der Wirtschaft hinzugezogen werden. Gemeinsam mit Unternehmen können beispielsweise an strategisch günstigen Standorten oder direkt auf unternehmenseigenem Gelände Radservice-Stationen implementiert werden.

Die **Investitionskosten** für eine Radservice-Station belaufen sich auf ca. 2.000€ (zzgl. MwSt.) Hinzu kommen Montagekosten und die Schaffung eines Fundamentes (abhängig von der örtlichen Gegebenheit).

Die **laufenden Kosten** hängen u.a. vom Standort ab. Sie liegen bei ca. 500 – 1.000€/Jahr. Bei hoher Frequenz bzw. bei Diebstahl und Vandalismus können die Kosten stark steigen. Es wird empfohlen, alle 6 Monate eine Reinigung durchzuführen, die Pumpenköpfe und die Werkzeuge auf Vollständigkeit zu überprüfen. Alle 2 Jahre sollten die Dichtungen der Pumpe ausgetauscht werden.

## Vorteile für Unternehmen

Radservice-Stationen bieten eine einfache Möglichkeit für aktive Radfahrer im Unternehmen oder in der Umgebung kurzfristig kleine Reparaturen durchzuführen, was die Mitarbeiterzufriedenheit steigern kann. (NVBW 2020: o.S.)

Aufgrund der Möglichkeit, die Stationen als Werbeträger zu nutzen, werden Unternehmen auch im öffentlichen Raum sichtbarer und transportieren ein positives, radfahrerfreundliches und umweltbewusstes Image nach außen.

## Weiterführende Informationen

Radservice für Unternehmen

<https://www.radkultur-bw.de/unternehmen/radservice-fuer-unternehmen>

Leitfaden zu Radservice-Punkten

<https://www.radkultur-bw.de/>

[Resources/Persistent/712e5190d31d3113d066b18c4ae449e8bc1f0348/201014\\_Leitfaden%20RadSERVICE\\_Unternehmen.pdf](https://www.radkultur-bw.de/Resources/Persistent/712e5190d31d3113d066b18c4ae449e8bc1f0348/201014_Leitfaden%20RadSERVICE_Unternehmen.pdf)

<https://www.radkultur-bw.de/>

### 3.3 Radverkehr - unternehmensinterne Maßnahmen

#### 3.3.1 Dienstradleasing

Über Dienstradleasing haben die Beschäftigten eines Unternehmens die Möglichkeit, über einen Zeitraum von 36 Monaten ein Fahrrad/Pedelec zu mieten. D.h. sie zahlen monatlich eine Leasingrate für die Nutzung des Fahrrads. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit kann das Fahrrad zurückgegeben oder zu einem Restwert übernommen werden.

#### Zielorientierung

Mit dem Dienstradleasing werden tendenziell alle Mitarbeitenden eines Unternehmens angesprochen, da ein Dienstrad auch zu 100% privat genutzt werden kann. Mitarbeitende, die das Fahrrad tatsächlich für den Weg zur Arbeit nutzen, wohnen i.d.R. in einem Umkreis von bis zu 25 km. Zumeist wird ein Pedelec von den Nutzern ausgewählt. Damit wird die Hemmschwelle für die Nutzung zur Arbeit herabgesetzt.

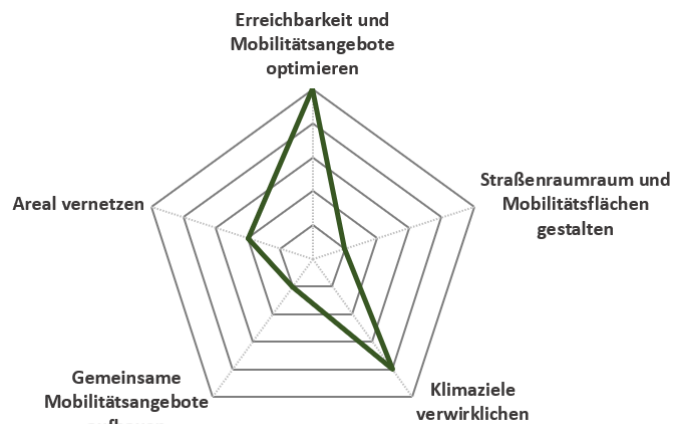


Abb. 22: Zielorientierung Dienstradleasing  
Quelle: eigene Darstellung

#### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die unternehmensinterne Umsetzung müssen folgende Akteure einbezogen werden:

- Leasinggesellschaft als Anbieter (z.B. JobRad, Businessbike Leasing, Erorad, Lease-a-bike, Bikeleasing-Service)
- Arbeitnehmer als Nutzer

#### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Unternehmen muss Dienstradleasing anbieten
  - Auswahl zwischen fünf Leasinganbietern
  - Dienstradleasing als **Gehaltsumwandlung** oder **Gehaltsextra** möglich
- Vollkaskoversicherung muss abgeschlossen werden
- Arbeitnehmer sollte noch mindestens drei Jahre im Unternehmen angestellt sein
- Seit 2020: Mitarbeitende müssen nur noch 0,25 % des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern (vgl. 2018: 1%; 2019: 0,5%)
- Achtung bei Elternzeit oder längerer Krankheit! Hier muss die Leasingrate komplett vom Arbeitnehmer übernommen werden, da eine Entgeltersatzleistung erfolgt.



- Schritt 1: **Registrierung AG:** AG registriert sich bei Leasinganbieter, legt Konditionen fest und informiert AN über Angebot
- Schritt 2: **Registrierung AN:** AN registriert sich bei dem vom AG ausgewähltem Leasinganbieter
- Schritt 3: **Fahrrad aussuchen:** AN sucht Fahrrad bei Vertragsfahrradhändler aus (auch Onlineanbieter sind möglich)
- Schritt 4: **Angebotserstellung:** Vertragsfahrradhändler stellt AN ein Angebot für das ausgesuchte Fahrrad aus
- Schritt 5: **Anfrage stellen:** AN stellt mit ausgestelltem Angebot eine Anfrage beim AG (läuft alles online über Leasingplattform ab)
- Schritt 6: **Überlassungsvertrag:** AG muss Antrag freigeben. Überlassungsvertrag wird abgeschlossen
- Schritt 7: **Fahrrad bestellen:** Leasinganbieter bestellt Fahrrad bei Vertragshändler
- Schritt 8: **Fahrrad abholen:** AN holt Fahrrad ab und bestätigt innerhalb einer Frist (z.B. 10 Tage), dass das Fahrrad ok ist.
- Schritt 9: **Leasingvertrag läuft:** AG passt (wenn notwendig) Bruttogehalt an. Der AN nutzt Fahrrad 36 Monate

Die **Kosten** für Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind abhängig vom Bruttogehalt des Arbeitnehmers, dem UVP des ausgewählten Fahrrads und ob eine Gehaltsumwandlung oder ein Gehaltsextra erfolgt. Der Arbeitgeber hat außerdem verschiedene Stellschrauben, um das Dienstrad zu bezuschussen. So kann er bspw. die Vollkaskoversicherung, Inspektionen oder die erste Leasingrate als Anreiz komplett übernehmen.

Beim Leasen eines Pedelecs kann mit einem Fahrradpreis von ca. 2.500 – 4.500€ gerechnet werden.

### Vorteile für Unternehmen

- Unterstützung der Mitarbeiterzufriedenheit und -gesundheit
- Mitarbeitende weisen **weniger Krankheitstage** auf
- Alternative zur Gehaltserhöhung oder zum Dienstwagen
- Positive Auswirkungen auf das **Unternehmensimage**
- Gehaltsumwandlung reduziert Bruttogehalt der Mitarbeitenden: **die Sozialabgaben für Beschäftigte sinken** (wenn Mitarbeiter unter Beitragsbemessungsgrenze ist)

### Weiterführende Informationen:

Leasingradrechner:

<https://www.jobrad.org/arbeitnehmer/ersparnis-berechnen.html>

<https://www.kazenmaier.de/dienstradleasing/leasingrechner>

Beispielrechnung für Arbeitgeberanteil:

<https://www.stb-web.de/news/article.php/id/20461>

### 3.3.2 Stellplätze & Ladestationen

Sichere, wettergeschützte und beleuchtete Fahrradstellplätze stellen einen weiteren Baustein der betrieblichen Radverkehrsförderung dar. Sie ergänzen nicht nur die Maßnahme des Dienstradleasings, sondern gehen auch auf den Trend immer wertvoller werdender Fahrräder ein. Die Qualität betrieblicher Fahrradstellplätze zeichnet sich vor allem durch drei Kriterien aus:

- Einhaltung der Mindestabstände, damit Fahrräder problemlos ein- und ausgeparkt sowie angeschlossen werden können.
- Gewährleistung der Standsicherheit der Fahrräder
- Schutz vor Diebstahl wofür der Fahrradrahmen mit der Fahrradhalterung zusammengeschlossen werden können muss. (Der Anschluss des Vorderrades ist nicht ausreichend.) (vgl. Niewerth 2021: o.S.)

Außerdem ist eine Überdachung von großem Vorteil, da Fahrräder i.d.R. 8-9 Stunden Standzeit an Unternehmen haben. Fahrräder, die regelmäßig der Witterung (UV-Licht und Regen) ausgesetzt sind altern schneller und haben somit einen höheren Reparaturbedarf.

Ergänzend zu den Stellplätzen können darüber hinaus Schließfächer oder Ladepunkte für Pedelec-Akkus installiert werden. Hierfür eignet sich das Gleichstromladen, da der Nutzer hierfür kein eigenes Ladekabel benötigt. Zu beachten ist:

- Keine Installation in Treppenhäusern oder Fluchtwegen, sondern vorzugsweise in Tiefgaragen
- Schließfächer o.ä. müssen vor direkter Sonneneinstrahlung und vor Minustemperaturen geschützt sein. (vgl. Niewerth 2021: o.S.)

#### Zielorientierung

Mit sicheren Stellplätzen und Ladestationen soll ein weiterer Anreiz für potenzielle Radfahrer gegeben werden, vom Pkw auf das Fahrrad umzusteigen. Wie bereits in den Kriterien beschrieben, sorgen sichere Stellplätze dafür, dass Fahrräder vor Diebstahl und vor der Witterung geschützt sind. Die Ladestationen verfolgen hauptsächlich das Ziel das Fahren mit einem Pedelec noch attraktiver zu machen und zu

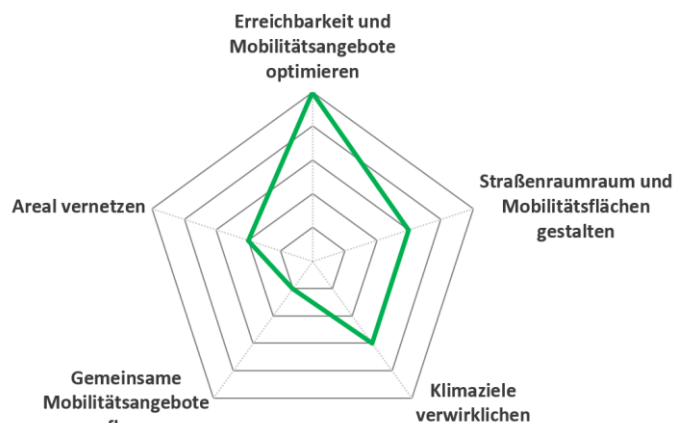


Abb. 23: Zielorientierung Stellplätze und Ladestationen  
Quelle: eigene Darstellung

#### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Fahrradstellplätze sollten möglichst nah an den Unternehmensgebäuden liegen.
- Sie sollten im Idealfall von Arbeitsplätzen gut einsehbar sein oder sich auf dem Unternehmensgelände befinden, welches nur durch Zugangskontrolle erreicht werden kann.
- Lahr befindet sich in der Schneelastzone 1 (geringe Lasten)
- Das Aufstellen eines Fahrradständers ist genehmigungspflichtig

gewährleisten, dass Nutzer überhaupt ihren Akku im Unternehmen aufladen können.

#### **Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:**

Für die Umsetzung müssen folgende Akteure einbezogen werden:

- Stadt Lahr: u.a. Stadtplanungsamt, Tiefbauamt
- Hersteller

- Schritt 1: Bedarfserfassung (Anzahl der benötigten Fahrradständer in Abhängigkeit der Mitarbeiteranzahl)
- Schritt 2: Kontakt zu Hersteller/Auswahl der Überdachung
- Schritt 3: Einholung der Genehmigung
- Schritt 4: Umsetzung (Bauphase)

#### **Investitionskosten**

##### Beispiel für Fahrradbügel

Bügel zum Einbetonieren: 60€ - 250€ (netto)

##### Beispiel Überdachung:

Fahrradüberdachung BWA Bausystem für ca. 8 Fahrräder: ca. 3.000€ (netto) (vgl. Ziegler 2021: S.79)

Fahrradüberdachung CEPHEUS mit Seitenwänden für ca. 4 Fahrräder: ca. 2.700€ (netto) (vgl. Ziegler 2021: S.83)

##### Beispiele für Ladestationen:

E-Bike-Ladestellenschrank AMARO (4 Schließfächer): 5.284€ (netto)

Ladegerätebox KEEP ME (4 Schließfächer): 1.444€ (netto)

Neben den Anschaffungskosten müssen darüber hinaus noch ggf. Kosten für Tiefbaumaßnahmen, Stromverlegung und laufende Kosten (Wartung & Reinigung) beachtet werden.

#### **Vorteile für Unternehmen**

Der größte Vorteil für Unternehmen liegt in der Einsparung von Parkplätzen, da bis zu 8 Fahrräder auf einem KFZ-Stellplatz parken können. Darüber hinaus stellen sich wie bereits in den vorherigen Radverkehrs-Maßnahmen die Vorteile des Imagegewinns und der Mitarbeiterzufriedenheit heraus.

#### **Weiterführende Informationen:**

Empfohlene Abstellanlagen des ADFC

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>

### 3.4 Einführung von *Pendlerportal*

Um unternehmensinterne und unternehmensübergreifende Fahrgemeinschaften zwischen Beschäftigten von Unternehmen am startkLahr-Areal und in der Umgebung zu fördern, soll die Plattform *Pendlerportal* etabliert werden. Auf *Pendlerportal* können sich Pendler registrieren, ihre tägliche Pendelstrecke und -zeiten angeben und nach geeigneten Fahrern oder Mitfahrern suchen. Es können außerdem weitere Filter wie (Nicht-) Raucher, Geschlecht oder Gepäckmitnahme angegeben werden. Um ein funktionierendes Netzwerk an Mitfahrgelegenheiten zu ermöglichen, ist es notwendig, dass sich interessierte Unternehmen am Areal (im Idealfall sogar in einer Region) derselben Plattform anschließen. Da die reine Einführung einer Plattform nicht erfolversprechend ist, muss das Projekt insbesondere in der Anfangszeit, aber auch darüber hinaus, durch eine Kommunikationsstrategie sowie einem Angebot an Unternehmens-Schulungen, Informationsveranstaltungen und Anreizen für Mitarbeitende begleitet werden. Um eine höhere Vertrauensbasis zu schaffen und eine schnellere Filterung bei der Sucheingabe zu ermöglichen, wird mit verschiedenen Unterportalen gearbeitet. Eine Aufteilung der Portale könnte folgendermaßen aufgebaut sein:

- Hauptportal: einfachMobil
  - Unterportal 1: Offenburg
  - Unterportal 2: Industriegebiet Elgersweier
  - Unterportal 3: Stadt Lahr
  - Unterportal 4: startkLahr
    - Unterportal 4.5: Unternehmen X

#### Lahr und Umgebung

Initiiert wurde das Projekt der unternehmensübergreifenden Fahrgemeinschaften in der Region bereits im Industrie- und Gewerbegebiet Elgersweier in Offenburg. In diesem haben sich mehrere Unternehmen zusammengeschlossen, um neue Mobilitätsangebote am Areal gemeinsam zu etablieren. Im Laufe des Jahres 2021 wird innerhalb mehrerer Unternehmen parallel die Plattform eingeführt. Mitarbeitende haben dann bspw. die Möglichkeit, sich direkt über das unternehmenseigene Intranet zu registrieren.

Das Portal *Pendlerportal*, welches eine eigene Anwender-App hat, kann zu einem späteren Zeitpunkt über eine Schnittstelle in die regionale App des Mobilitätsnetzwerkes eingebunden werden.

#### **Zielorientierung**

Fahrgemeinschaften sind in erster Linie für Beschäftigte interessant, für die keine attraktive ÖPNV-Anbindung besteht und die einen eher überdurchschnittlich langen Arbeitsweg zurückzulegen haben. Durch eine Fahrgemeinschaft können sowohl Fahrer, als auch Mitfahrer von reduzierten Mobilitätskosten profitieren.

Ziel der Einführung von *Pendlerportal* ist möglichst alle potenziellen Nutzer auf eine

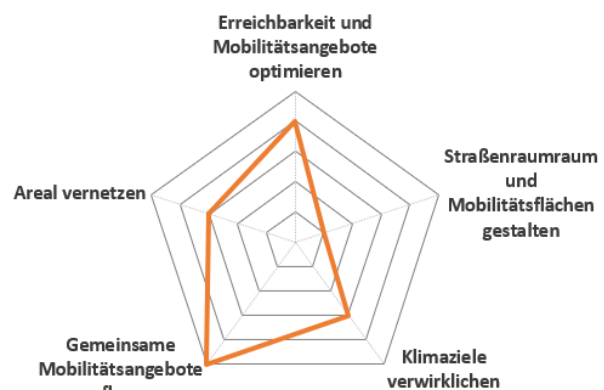


Abb. 24: Zielorientierung - Einführung von *Pendlerportal*  
Quelle: eigene Darstellung

Plattform zu führen. Durch den Zusammenschluss von Beschäftigten auf ihrem Arbeitsweg kann das Pkw-Aufkommen und der Parkplatzbedarf deutlich reduziert werden.

### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Positiv:
  - Mitarbeiteranzahl am Areal: ca. 5.000, Tendenz steigend
  - Fahrgemeinschaften werden teilweise intern in Firmen bereits gegründet
  - Pendlerportal wird voraussichtlich über die regionsübergreifende App RegioMove (in Arbeit) unterstützt
- Negativ:
  - keine bestehenden Anreize seitens der Unternehmen, um Fahrgemeinschaften zu gründen

### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung sollten folgende Akteure einbezogen werden:

- Stadt Lahr
- productpartners+
- Pendlerportal
- Industriegebiet Elgersweier zum Wissensaustausch
- Unternehmen am startkLahr-Areal

Schritt 1: Informationsveranstaltung für Unternehmen gemeinsam mit productpartners+

Schritt 2: Gewinnung erster Unternehmen, die Pendlerportal aktiv einführen/unterstützen

Schritt 3: *Pendlerportal* wird in Unternehmen begleitet eingeführt. D.h., dass bei Integration in ein bestehendes Intranet Pendlerportal mit Corporate-Design hinterlegt wird. (Logo, Farben, Hintergrundbilder, ...)

Schritt 4: Es werden Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende durchgeführt, in der die Funktionsweise und die Vorteile erläutert werden.

#### Investitionskosten:

Unterportal startkLahr: ca. 5.000€/Einzelunternehmen: ca. 250€

#### Laufende Gebühren:

ca. 200€/monatlich

#### Sonstiges:

Schulungen für Firmenpaten (z.B. Mobilitätsmanager): ca. 450€

Schulungen für Mitarbeiter in Unternehmen: ca. 450€

### Vorteile für Unternehmen

- Einsparung von Parkplätzen
- Positive Einflussnahme auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Unternehmens (Scope 3 [sonstige indirekte Emissionen]: Eingekaufte Waren & Dienstleistungen, Geschäftsflüge, Anfahrt der Mitarbeiter)

### Weiterführende Informationen

<https://www.pendlerportal.de/>

## 3.5 Letzte-Meile-Anbindung

### 3.5.1 Autonome Shuttlebusse

Ein Baustein, um dem Problem der letzten Meile entgegenzuwirken, ist die Busbestellung per App. Dafür sollen autonome on-Demand Shuttlebusse (vollautomatisierte Fahrzeuge) zum Einsatz kommen, die die aktuell bestehenden Lücken im Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zum und auf dem starkLahr-Areal schließen.

Die Kleinbusse, die dabei zum Einsatz kommen, befahren eine festgelegte Route (vergleichbar mit einer virtuellen Schiene), auf denen sie Hindernisse o.Ä. erkennen und darauf reagieren. Die Fahrzeuge sind zwar derzeit noch an die Route, jedoch nicht an einen Fahrplan gebunden. Langfristig sollen die Shuttles das Gewerbegebiet nach vorheriger App-Bestellung flexibel mit Knotenpunkten wie z.B. dem Lahrer Bahnhof verbinden.

#### Lahr und Umgebung

Vom 14. Juli bis zum 30. September 2018 wurde in der Stadt Lahr im Rahmen der Landesgartenschau zum ersten Mal ein autonomer Bus im öffentlichen Straßenverkehr in Baden-Württemberg getestet. Die Besucher hatten die Möglichkeit, auf einer Strecke von 1,4 km an zwei Haltestellen einzusteigen. Der autonome Bus wurde elektrisch angetrieben. An Bord befand sich ein Sicherheitsbegleiter, der im Notfall hätte eingreifen können.

#### Zielorientierung

Autonome Shuttlebusse sollen dem Problem der Letzten-Meile-Anbindung zum Areal entgegenwirken und außerdem dem Wunsch nach kleineren, dafür jedoch flexibleren Kleinbussen nachkommen. In erster Linie wird mit autonomen Shuttlebussen ein Angebot für Beschäftigte geschaffen, die eine mögliche Verbindung über den Lahrer Bahnhof nutzen und eine bessere Anschlussmöglichkeit an das Areal benötigen.

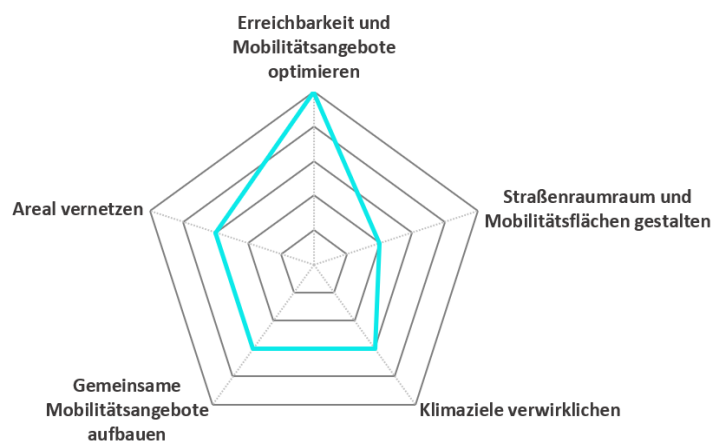


Abb. 25: Zielorientierung autonomer Shuttlebusse  
Quelle: eigene Darstellung

#### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Die Gegebenheiten für den Einsatz eines autonomen Shuttlebusses sind am Areal (v.a. im Westareal) sehr gut. Es besteht kein Durchgangsverkehr, die Straßen sind breit und es bestehen kaum Hindernisse.
- Die Geschwindigkeit in Testprojekten beläuft sich auf max. 30km/h. (I.d.R. 15 - 20 km/h)
- Bei flexibler Buchung ist die Einrichtung einer App notwendig

## Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung sollten folgende Akteure einbezogen werden:

- SWEG
- IOKI oder anderer Anbieter
- TÜV Süd (Zulassung)
- Regierungspräsidium Freiburg (Ausnahmeregelung)
- Landratsamt Ortenaukreis
- Ggf. Forschungspartner

Schritt 1: Initial-Workshop mit örtlichen Stakeholdern, in dem das Projekt vorgestellt und ein Verständnis für die Anforderungen geschaffen wird. Neben einer gemeinsam formulierten Zieldefinition sollen Streckenvarianten für ein Pilotprojekt besprochen werden.

Schritt 2: Überprüfung der Machbarkeit und Festlegung der Kriterien (z.B. Fahrzeiten). Prüfung des Nachfragepotenzials und Kostenschätzung.

Schritt 3: Initiierung und Umsetzung des Pilotprojekts

Schritt 4: Evaluierung und Verstetigung

Die **Investitionskosten** für den **Kauf** eines automatisiert fahrenden Shuttlebus liegen bei ca. 270.000€. Hinzu kommen einmalige Kosten in Höhe von 50.000€ für die Einrichtung der Strecke (virtuelle Schiene) und die Zulassung des Fahrzeuges etc.

Monatlich kommen **laufende Kosten** wie bspw. eine Versicherung in Höhe von ca. 1.500€ hinzu.

Da im Shuttlebus ein Operator anwesend sein muss, der im Notfall eingreifen kann, sind Personalkosten miteinzuberechnen. Diese liegen bei ca. 16 -18€/h.

Kosten, die darüber hinaus noch hinzukommen, entstehen u.a. für Lizenzen, Updates sowie für die Fahrzeugwartung.

## Vorteile für Unternehmen

Unternehmen profitieren in erster Linie von einer verbesserten Erreichbarkeit des Areals durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs für Mitarbeitende. Dies spielt sowohl bei bestehenden als auch bei zukünftig anzusiedelnden Unternehmen eine entscheidende Rolle. Da der ÖPNV nicht nur durch eine klassische Busverbindung erweitert wird, sondern durch ein autonom fahrendes Shuttle wird gleichzeitig das Image des Areals positiv beeinflusst.

## Weiterführende Informationen

Übersicht über autonome Projekte und Finanzierbarkeit

<https://www.pwc.de/de/im-fokus/autonome-busse-im-oepnv.pdf>

### 3.5.2 Bikesharing-Stationen

Bikesharing-Stationen bieten einen weiteren Lösungsansatz zur Letzte-Meile-Anbindung z.B. vom Areal zum Lahrer Bahnhof. Bei diesem System sind mehrere Stationen in einer Stadt oder Region verteilt. In der Regel sind diese mit 6 – 10 Fahrrädern ausgestattet. Die Fahrräder können gegen Anmeldung beim Anbieter und eine geringe Nutzungsgebühr ausgeliehen und an einer beliebigen Station im Nutzungsgebiet (städtisch oder regional) wieder zurückgegeben werden. Im Falle des Anbieters nextbike, welches aktuell in Lahr genutzt wird (Stand Dez. 2020), gibt es drei mögliche Tarifoptionen:

- Basistarif: 1,50€/ 30 Minuten
  - Monatstarif: 10€/Monat. In diesem Tarif sind bei jeder Ausleihe die ersten 30 Min inklusive.
  - Jahrestarif: 48€/Jahr. In diesem Tarif sind bei jeder Ausleihe die ersten 30 Min inklusive.
- (vgl. Harrach/ Popp 2020: o.S)

Beim Ausbau dieser Stationen sind vor allem Pedelecs eine gute Möglichkeit, das Hemmnis der Nutzung durch den geringeren körperlichen Einsatz niedrig zu halten.

#### Lahr und Umgebung

In Lahr gibt es mittlerweile 10 Bikesharing-Stationen (nextbike) mit einem Schwerpunkt auf der Innenstadt. Die am nächsten zum startkLahr-Areal gelegene Station befindet sich am Lahrer Bahnhof und beinhaltet acht Fahrräder. Die Fahrzeit mit dem Fahrrad vom Bahnhof zum Areal beträgt ca. 7 – 20 Minuten. Diese große Zeitspanne ist durch Weitläufigkeit des Areals bedingt.

#### **Zielorientierung**

Mit Leihfahrrädern am Areal wird eine Alternative zu den begrenzt verkehrenden Busverbindungen angeboten. Besonders werden hiermit Beschäftigte angesprochen, die mit dem Zug oder einer Busverbindung den Bahnhof Lahr erreichen. Gleichzeitig wird mit den Leihfahrrädern auch eine Möglichkeit geschaffen, Dienstwege und Wege in der Mittagspause ohne Pkw zurückzulegen. So bilden Bikesharing-Stationen eine Möglichkeit, um in der Mittagspause bspw. zu einer Bäckerei oder einem Supermarkt zu fahren oder Kundentermine in der Innenstadt mit dem Fahrrad zu erreichen.

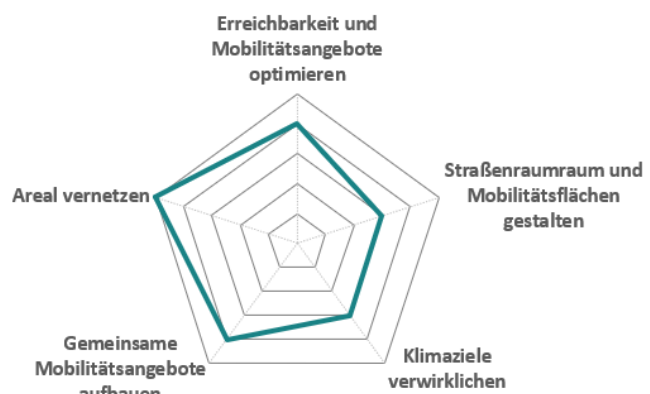


Abb. 26: Zielorientierung Bikesharing-Stationen  
Quelle: eigene Darstellung

#### **Voraussetzungen und Rahmenbedingungen**

- Standortidentifikation am Areal gemeinsam mit Unternehmen
  - Entfernung von Bikesharing-Stationen darf nicht zu weit von Unternehmen liegen
  - Stationen am Areal und am Bahnhof müssen mit ausreichend Fahrrädern ausgestattet sein



### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung sollten folgende Akteure einbezogen werden:

- Stadt Lahr: Stadtplanungsamt, Tiefbauamt
- Mobilitätsnetzwerk
- Unternehmen am startkLahr-Areal
- Anbieter (z.B. nextbike)

Schritt 1: Vorbereitung einer Informationsveranstaltung zum Thema Mobilitätsstationen (Schwerpunkt Fahrrad). Bei dieser Veranstaltung sollen die oben genannten Akteure mit einbezogen werden. Für eine Umsetzung sollten mindestens 1-2 konkrete Umsetzungspartner (Unternehmen am Areal) gefunden werden.

Schritt 2: Mit den Umsetzungspartnern müssen Standorte identifiziert und geprüft werden, sowie die Ausgestaltung der Stationen geplant werden.

Schritt 3: Einholung der Genehmigung

Schritt 4: Umsetzung (Bauphase)

Schritt 5: Einweihung/ Inbetriebnahme/ Instandhaltung

Die **Investitionskosten** für die **Herstellung** einer neuen Bikesharing-Station mit bspw. 6 Pedelecs belaufen sich auf ca. 26.000€. Diese Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- Hinweisschild und Informations-Steile: ca. 2.000€
- Steile für Lade- und Steuerungstechnik: ca. 3.500€
- 8 Kombinationsständer: ca. 4800€ zzgl. Montage (ca. 600€/ Kombinationsständer)
- 6 Pedelecs: ca. 14.500€ (ca. 2400€/ Pedelec)
  - Alternativ: Stadtrad 900€/Fahrrad oder Cargobike ca. 2.200€/Fahrrad

Die **Unterhaltungskosten** für die Fahrräder belaufen sich auf ca. 800 – 1.100€ jährlich pro Fahrrad (je nach Fahrrad zwischen 50 – 100€/Monat). Wird eine Station ausschließlich mit z.B. 6 Pedelecs ausgestattet, liegen die Kosten bei ca. 6.600€/Jahr.

### Vorteile für Unternehmen

Durch die Anknüpfung an ein bestehendes Bikesharing-System werden das Areal und somit auch die Unternehmen mit der nahen Umgebung vernetzt. Möchte ein Unternehmen eine Station für sich selbst einrichten, können die Fahrräder auch als Werbeträger genutzt werden. Beklebt mit dem Firmenlogo sind die firmeneigenen Elektrofahräder überall wiederzuerkennen, was sich wiederum positiv auf den Bekanntheitsgrad und das Image des Unternehmens auswirkt. Gleichzeitig kann das Bikesharing als Corporate Benefit Angebot für die Mitarbeiter vergünstigt bereitgestellt werden. Beispielsweise können Unternehmen Bikesharing für Mitarbeitende bezuschussen und so die nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeitenden unterstützen.

### Weiterführende Informationen:

<https://www.nextbike.de/de/lahr/preise/>

<https://www.bable-smartcities.eu/de/entdecken/loesungen/loesung/solution/bike-sharing-system.html>

### 3.6 OfficeBus

Für Pendler, die nicht aus dem nahen Einzugsgebiet anreisen, sondern in der Regel 40-60 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw zur Arbeit benötigen, spielt die Anbindung mit dem klassischen ÖPNV meist keine Rolle. Um eine attraktive Alternative für diese Beschäftigten zu bieten, kann ein OfficeBus zum Einsatz kommen. Dieser fährt auf die Nutzer abgestimmte Haltestellen an, an denen die Mitarbeitenden eines oder mehrerer Unternehmen einsteigen können. Das Besondere am OfficeBus ist, dass er mit WLAN und Tischen ausgestattet ist, an denen die Beschäftigten auch die Möglichkeiten haben, mobil zu arbeiten.

#### Zielorientierung

Das Angebot richtet sich an Beschäftigte im Bürodienstleistungsbereich, die einen überdurchschnittlich langen Anfahrtsweg haben, der weder mit dem klassischen Nahverkehrsangebot noch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann bzw. mit hohem Aufwand verbunden ist. Im Idealfall können die Nutzer mobil mit einem Laptop arbeiten, damit die An- und Abfahrtszeit auch gleichzeitig als Arbeitszeit angerechnet werden kann.

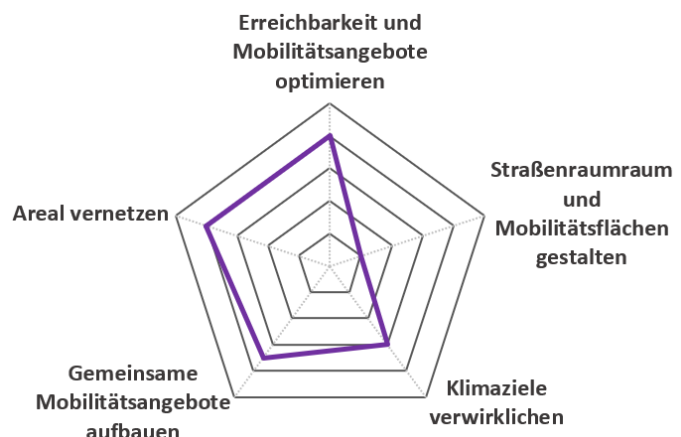


Abb. 27: Zielorientierung OfficeBus  
Quelle: eigene Darstellung

#### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Wohnortanalyse von potenziellen Nutzern, damit Haltestellen festgelegt werden können
- Wäre gemäß den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) genehmigungspflichtig und darf nur von Verkehrsunternehmen betrieben werden, welche fachlich und wirtschaftlich geeignet sowie zuverlässig sind
  - **Experimentierklausel im Personenbeförderungsgesetz § 2 Genehmigungspflicht**  
„(7) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“ (§2 Abs. 7 Satz 1 PBefG)
- Kein Fahrkartenverkauf möglich

#### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung sollten folgende Akteure einbezogen werden:

- Unternehmen am startkLahr-Areal
- Nutzer
- SWEG oder Busunternehmen als ausführendes Unternehmen
- Landratsamt Ortenaukreis

- Schritt 1: Gewinnung eines Unternehmens für Testphase von 6-12 Monaten
- Schritt 2: Planung der Ausgestaltung mit Unternehmen, Landratsamt und ausführendem Busunternehmen
- Schritt 3: Gewinnung von Testpersonen und Festlegung der Haltestellen.
- Schritt 4: Durchführung einer Testphase von 6-12 Monaten mit Kleinbussen. In dieser Phase wird regelmäßig Feedback der Nutzer eingeholt. Die Routen und Zeiten werden optimiert.
- Schritt 5: Evaluierung und Entwicklung eines Bezahlsystems

Die **Betriebskosten** für eine einjährige Testphase mit einem Sprinter (12 Sitze), Tischen und W-Lan belaufen sich auf ca. 80.000€/ Jahr.

#### Beispielhafter Fahrplan:

Linienverlauf B (Kehl, Offenburg, Lahr)	Hinfahrt	Rückfahrt
Haslach Bahnhof	08:00	17:23
Steinach Bahnhof	08:05	17:18
Biberach Bahnhof	08:11	17:12
Gengenbach Süd	08:19	17:04
Gengenbach Bahnhofstraße	08:22	17:01
Ortenberg, Schloss Freudental	08:31	16:52
Offenburg, Fessenbacher Straße	08:33	16:50
Offenburg, Zur Lindenhöhe	08:37	16:46
Offenburg, Oberrheinisches Pflege und Therapiezentrum	08:40	16:43
Offenburg, Zeller Str./Friedrichstr.	08:44	16:39
Offenburg, Bahnhof	08:47	16:36
Offenburg, Rathaus Zentrum	08:52	16:31
startkLahr-Areal, Zalando	09:14	16:09
startkLahr-Areal, Archimedesstraße	09:17	16:06
startkLahr-Areal, Ersteinerstraße	09:20	16:03
startkLahr-Areal, Rainer-Haungs-Str.	09:23	16:00

#### Vorteile für Unternehmen und Mitarbeitende

Für Unternehmen	Für Arbeitnehmer
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivitätssteigerung für zukünftige Arbeitnehmer, die aus weiterer Entfernung anreisen und mobil arbeiten können</li> <li>• Angebot an Arbeitnehmer ohne Führerschein</li> <li>• Imagegewinn</li> <li>• weniger Parkplätze vorhalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtzeit produktiv nutzen</li> <li>• Kostenersparnis im Vergleich zum eigenen Auto</li> <li>• keine Parkplatzsuche</li> <li>• Stressfaktor durch möglichen Stau/Verkehr entfällt</li> </ul>

#### Weiterführende Informationen

<https://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/robert-bosch-gmbh-der-citylink-hat-sich-bewaehrt/>

### 3.7 Anreizsysteme

Das Vorhandensein von nachhaltigen Mobilitätsoptionen führt nicht zwingend dazu, dass diese auch tatsächlich genutzt werden. Um die Nutzungswahrscheinlichkeit jedoch zu erhöhen, können Maßnahmen in Form von Anreizsystemen eingesetzt werden. Die Ausgestaltung solcher Anreize kann sehr unterschiedlich ausfallen und sich entweder auf ein bestimmtes Mobilitätsangebot oder ganz allgemein auf nachhaltiges Mobilitätsverhalten beziehen.

Anreize, die sich auf ein bestimmtes Mobilitätsangebot beziehen:

- Privilegierte Parkplätze für Fahrgemeinschaften verkürzen den Laufweg zum Arbeitsplatz und erübrigen die Parkplatzsuche am Unternehmensstandort.
- Durch die Bezuschussung eines JobTickets wird die Nutzung des ÖPNVs attraktiver gestaltet. Seit dem 1.1.2019 kann jede Fahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr steuerfrei bezuschusst werden, unabhängig von der Freigrenze von 44 €.

Anreize, die sich übergreifend auf nachhaltiges Mobilitätsverhalten beziehen:

- Mit einem Mobilitätsbudget stellen Unternehmen ihren Mitarbeitenden einen festgesetzten Betrag (z.B. 100€) im Monat zur Verfügung, der flexibel für den täglichen Arbeitsweg oder für Freizeitwege eingesetzt werden kann. Somit können ÖPNV Tickets, Bike- und Carsharingsysteme oder auch das Laden eines E-Autos bezahlt werden. Bei dem Mobilitätsbudget handelt es sich um ein virtuelles Budget, welches gegen die Vorlage von Belegen am Ende des Monats wieder zurückerstattet wird. (vgl. Schlütersche Verwaltungsgesellschaft mbH 2020: o.S)
- Durch ein CO<sub>2</sub>-Prämien- oder Bonuspunktesysteme können Mitarbeitende durch ihr Mobilitätsverhalten Punkte sammeln, die entweder gegen Prämien oder Bargeld eingetauscht werden können. Die Anzahl der Punkte richtet sich nach dem genutzten Fortbewegungsmittel. So können bspw. fünf Punkte für Fußgänger oder Radfahrer, drei Punkte für die Nutzung des ÖPNV und zwei Punkte für eine Fahrt in einer Fahrgemeinschaft gesammelt werden. Am Ende des Quartals/ Jahres können die Punkte eingetauscht werden. (vgl. Kaiser + Kraft 2017: o.S.) Dieses System kann sowohl App-basiert, als auch unkompliziert in bspw. Exceltabellen erfolgen, in die die Mitarbeitenden täglich ihr genutztes Verkehrsmittel eintragen. Letzteres ist vor allem für kleine und mittlere Unternehmen geeignet.

#### Zielorientierung

Mit den verschiedenen Anreizsystemen soll erreicht werden, dass die bestehenden und neuen nachhaltigen Mobilitätsangebote an Attraktivität gegenüber einem eigenen Pkw oder einem Dienstwagen zunehmen. Mit einem Mobilitätsbudget oder einem Prämien-/Punktesystem werden nicht nur einzelne Beschäftigte, sondern die gesamte Belegschaft angesprochen. Jeder Mitarbeitende kann selbst entscheiden, wie

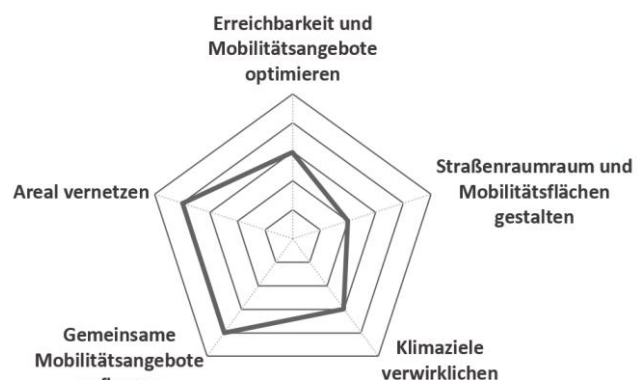


Abb. 28: Zielorientierung Anreizsysteme  
Quelle: eigene Darstellung

er seinen Arbeitsweg zurücklegen will und es werden gleichzeitig alle nachhaltigen Verkehrsmittel gefördert. Alle Anreizsysteme arbeiten hierbei mit einer Vergütungsprämie.

### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Entwicklung einer regionalen Mobilitätsapp durch das Mobilitätsnetzwerk, in die ein Bonuspunktesystem integriert werden kann
- Bestehende Fahrgemeinschaften in Unternehmen

### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Je nach Anreizsystem werden unterschiedliche Akteure hinzugezogen.

- Im Falle der Einführung einer übergreifenden Maßnahme wie ein CO2-Prämien-/ Bonuspunktesystem oder ein Mobilitätsbudget ist die Hinzuziehung eines externen Anbieters sinnvoll oder sogar zwingend notwendig.
  - HighQ (Anbieter für Prämien- /Bonuspunktesystem)
  - MOBIKO, ReachNow, belmoto (Anbieter für Mobilitätsbudget)
- Unternehmen am Areal
- Bei einem Prämiensystem können Unternehmen/Einzelhandelsgeschäfte in der Umgebung hinzugezogen werden, bei denen Bonuspunkte gegen eine Prämie eingetauscht werden können

Die Investitionskosten richten sich sowohl nach dem genutzten System, Anbieter und bei unternehmensübergreifenden Anreizsystemen nach der Anzahl der beteiligten Unternehmen.

In kleinen Unternehmen ist die Zuhilfenahme eines „externem“ Systems nicht zwingend erforderlich um zu erfassen mit welchen Verkehrsmitteln die Mitarbeitenden zur Arbeit kommen. Wie bereits beschrieben kann die Erfassung auch unkompliziert in einer Exceltabelle erfolgen.

### Vorteile für Unternehmen

Mit einem Mobilitätsbudget oder einem Bonuspunktesystem wird bestehenden und neuen Mitarbeitenden ein innovativer und zeitgemäßer Benefit angeboten. Beide Systeme bieten ein hohes Maß an Anpassbarkeit für Unternehmen. So kann die Höhe der zu vergebenden Bonuspunkte variieren oder die Prämien (Barauszahlung, Gutscheine etc.) selbst festgelegt werden. Dies bietet den Vorteil, dass Unternehmen, die ein bestimmtes Ziel verfolgen, Maßnahmen koppeln können:

Hat ein Unternehmen bspw. das Ziel, den Anteil der Radfahrer deutlich zu erhöhen, können Maßnahmen wie z.B. Dienstradleasing, Fahrradstellplätze und Bonuspunkte für die Nutzung eines Fahrrads kombiniert werden.

### Mobilitätsbudget:

- + Das Budget ist flexibel und individuell nach Unternehmen ausgestaltbar. Arbeitgeber können Mobilitätsbudgets an ihre Mitarbeiter individuell oder an alle gleich vergeben.
- + Einfache Verwaltung und automatisierte Abrechnung durch Dienstleister. Das bedeutet, dass ein Arbeitnehmer, der bspw. sein gesamtes Budget für den Nahverkehr „ausgibt“, den vollen Betrag steuerfrei zusätzlich zum Gehalt erhält. (§ 3 Nr. 15 EStG n.F.) Wird ein Teil für das Tanken oder z.B. ein Kauf für einen neuen Fahrradschlauch getätigt, wird auf verschiedene Steuertöpfe zurückgegriffen.
- + Unternehmen bekommen Übersicht darüber, wie sich das Mobilitätsverhalten verändert

### Belohnungs-/Prämiensystem:

- + Punktevergabe kann von Unternehmen flexibel festgelegt und jederzeit angepasst werden
- + Prämienpartner können frei ausgewählt werden. Bei Barauszahlung kann ein maximaler Betrag durch das Unternehmen festgelegt werden.
- + Dashboard gibt Übersicht, wieviel CO<sub>2</sub> durch nachhaltige Mobilität eingespart werden konnte und soll weitere Mitarbeitende zum Mitmachen motivieren

### **Weiterführende Informationen**

Mobilitätsbudget

<https://www.fuhrpark.de/besonderer-mitarbeiter-benefit-das-mobilitaetsbudget>

<https://www.mobiko.de/>

<https://city-in-motion.com/podcast/podcast-06-das-mobilitaetsbudget-als-ersatz-fuer-den-dienstwagen/>

Prämiensystem

[https://www.youtube.com/watch?v=9Takl\\_A8r3w](https://www.youtube.com/watch?v=9Takl_A8r3w)

<https://www.highq.de/mytrag>

Parkplätze für Fahrgemeinschaften

<https://flinc.org/fahrgemeinschaften/>



### 3.8 Parklets

Auf dem startkLahr-Areal gibt es laut Bedarfsermittlung wenige Plätze, an denen man die Mittagspause im Freien verbringen kann. Parklets bieten hierfür eine Chance und wandeln Parkflächen in temporäre Aufenthaltsorte und „grüne Inseln“ um. Es werden unterschiedliche Treffpunkte wie Sitzgelegenheiten für die Mittagspause, Spielflächen für Schüler oder Urban-Gardening-Flächen im städtischen Kontext geschaffen, die von Mitarbeitenden und Schülern genutzt werden können. Der Bau dieser Parklets ist eine gute Möglichkeit, eine neue Mobilitätskultur mit Fokus auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu schaffen. Sie geben Impulse dafür, wie die Gestaltung des Straßenraums der Zukunft aussehen kann. Da es sich bei Parklets zunächst um temporäre Projekte handelt, werden von kommunaler Seite auch zunächst nur temporäre Genehmigungen ausgesprochen.

#### Zielorientierung

Über die Parklets wird ein Beitrag zur Gestaltung der Mobilitätsflächen und des Straßenraums im Areal geleistet, der über die reine Gestaltung und Steigerung der Aufenthaltsqualität hinaus geht. Durch den gemeinschaftlichen Aufbau und die Umnutzung von Flächen wird ein Bewusstsein dafür geschaffen, mit welchen Mitteln und an welchen Stellen ein Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele geleistet werden kann. Sind Parklets begrünt, leisten sie sogar selbst einen kleinen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas. Durch Parklets werden so nicht nur neue Aufenthaltsorte geschaffen, sondern auch Denkanstöße gegeben, wie eine zukünftige Straßenraumnutzung/ -gestaltung aussehen könnte (vgl. RNM future city lab Stuttgart 2021: o. S.).

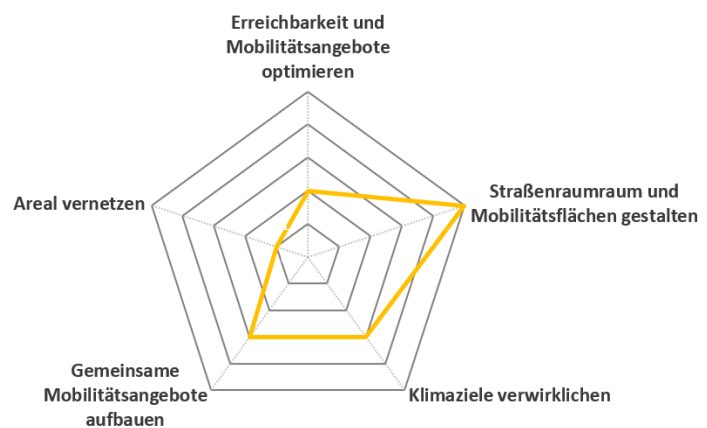


Abb. 29: Zielorientierung Parklets  
Quelle: eigene Darstellung

#### Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

- Identifikation passender Flächen am Areal gemeinsam mit Unternehmen und Akteuren
  - Parklets können durch Schüler- oder Studentenwettbewerbe entwickelt werden.
  - Unternehmen können gemeinsam Parklets entwickeln und Paten werden
  - Nur temporäre Nutzung möglich, meist von Frühjahr bis Herbst
  - Auf- und Abbau erfolgt durch Antragsteller
- Enge Zusammenarbeit mit Kommune notwendig, keine reine Privatnutzung und Genehmigungspflicht
  - Nur baurechtlich genehmigungsfreie Bauten sind zulässig
  - Zustimmung des Gemeinde-/Bezirksrates notwendig
  - Unterlagen in Form von Veranstaltererklärung nach § 29 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) und Veranstalterhaftpflichtversicherung sind einzureichen.

### Nächste Schritte für die konkrete Umsetzung:

Für die Umsetzung müssen folgende Akteure einbezogen werden:

- Stadt Lahr: u.a. Bauamt, Amt für öffentliche Ordnung
- Unternehmen am Areal/ Schule
- Evtl. externe Anbieter (z.B. citydecks) oder eigene Kooperationspartner

- Schritt 1: Verantwortlichkeiten klären  
Schritt 2: Standort wählen  
Schritt 3: Ideen entwickeln und Planungsphase  
Schritt 4: Gemeinderat oder vergleichbare relevante Akteure einbinden  
Schritt 5: Antrag beim Ordnungsamt stellen  
Schritt 6: Bauphase und anschließend temporäre Nutzung  
Schritt 7: Abbau oder Verstetigung

Für die **Bearbeitung des Antrags** beträgt die Verwaltungsgebühr einmalig ca. 100€. Für die Nutzung der öffentlichen Fläche wird im Regelfall keine Sondernutzungsgebühr erhoben (vgl. Stadt Stuttgart 2021: o. S.). Kosten für verkehrliche Einrichtungen wie in etwa Halteverbote sowie das Parklet selbst sind vom Antragsteller zu tragen.

Die **Investitionskosten** für den **Bau** eines Parklets richten sich je nach Größe, Ausgestaltung und verwendeter Materialien und liegen i.d.R. zwischen 3.000 und 10.000€. Nachfolgend sind beispielhafte Kosten für ein Parklet, welche Bepflanzung und Sitzgelegenheiten kombiniert, aufgelistet:

„30m <sup>2</sup> Terrassendielen Thermokiefer	€ 1.950
Unterkonstruktion Fichte/Kiefer	€ 300
Verbrauchsmaterial (Schrauben etc.)	€ 130
Farbe	€ 120
Magistratsgebühren	€ ca. 100
Transportkosten	€ ca. 150
Versicherung	€ ca. 100
<b>Summe</b>	<b>€ 2.850“</b>

(Mrazek o.J.: 67)

Magistratsgebühren (österr.) = Behördengebühren

### Vorteile für Unternehmen

Parklets bieten in erster Linie einen Vorteil für Mitarbeitende von Unternehmen, da ihnen ein Platz draußen gegeben wird, an dem sie ihre Mittagspause (ggf. in Verbindung mit einem Spaziergang) verbringen können. Insbesondere für Mitarbeitende, deren Arbeitgeber keine Pausenzonen im Außenbereich zur Verfügung haben, stellen Parklets eine willkommene Alternative dar. Für Unternehmen lassen sich Parklets auch als „Showcase“ nutzen, in welchem sie eigene Produkte oder Materialien ausstellen oder testen können.

### Weiterführende Informationen:

<http://www.parklet-stuttgart.de/>

[Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur / Parklets für Stuttgart \(r-n-m.net\)](#)

[Parklets-fuer-Stuttgart\\_HowTo\\_web.pdf \(r-n-m.net\)](#)

### 3.9 Abschließende Einordnung

Im Folgenden werden die beschriebenen Maßnahmen noch einmal anhand der wesentlichen Projekt-Erkenntnisse und Erfahrungswerte eingeordnet. Auf diese Weise wird die zu Beginn des Kapitels eingeführte Abbildung noch einmal erweitert.

Konkret wurde ein Schaubild mit dem Ziel entwickelt, die Priorität, Umsetzbarkeit sowie den jeweiligen Investitionsaufwand\* zu visualisieren. Somit wird deutlich, welche Maßnahmen über den gesamten Prozess als besonders wichtig für die weitere Umsetzung erachtet werden (Priorisierung). Gleichzeitig kann auch abgeleitet werden, wie einfach oder schwierig die zukünftige Realisierung voraussichtlich sein wird (Komplexität der Umsetzung). Diese Bewertungen und die Einordnung der Maßnahmen basieren auf:

- den Bewertungsergebnissen des Validierungsworkshops, in dem die Best-Practice-Projekte jeweils in drei verschiedenen Kategorien bewertet wurden,
- den Interviewergebnisse,
- der Rechercharbeit zu den unterschiedlichen Maßnahmen und
- den Gesprächen mit potenziellen Umsetzungspartnern

Maßnahmen, die im Schaubild unten weiter links eingeordnet sind, sind vergleichsweise einfach umzusetzen, wohingegen Maßnahmen auf der rechten Seite einen höheren Grad an Komplexität aufweisen. Eine hohe Komplexität definiert sich bspw. über eine Vielzahl einzubindender Akteure, bestehende rechtliche Hürden oder eine umfangreiche Kommunikationsstrategie. Maßnahmen die im Schaubild im oberen Bereich angeordnet sind, wurden als besonders wichtig erachtet, wohingegen Maßnahmen wie bspw. Parklets zum jetzigen Zeitpunkt eine eher niedrige Bewertung erzielten.

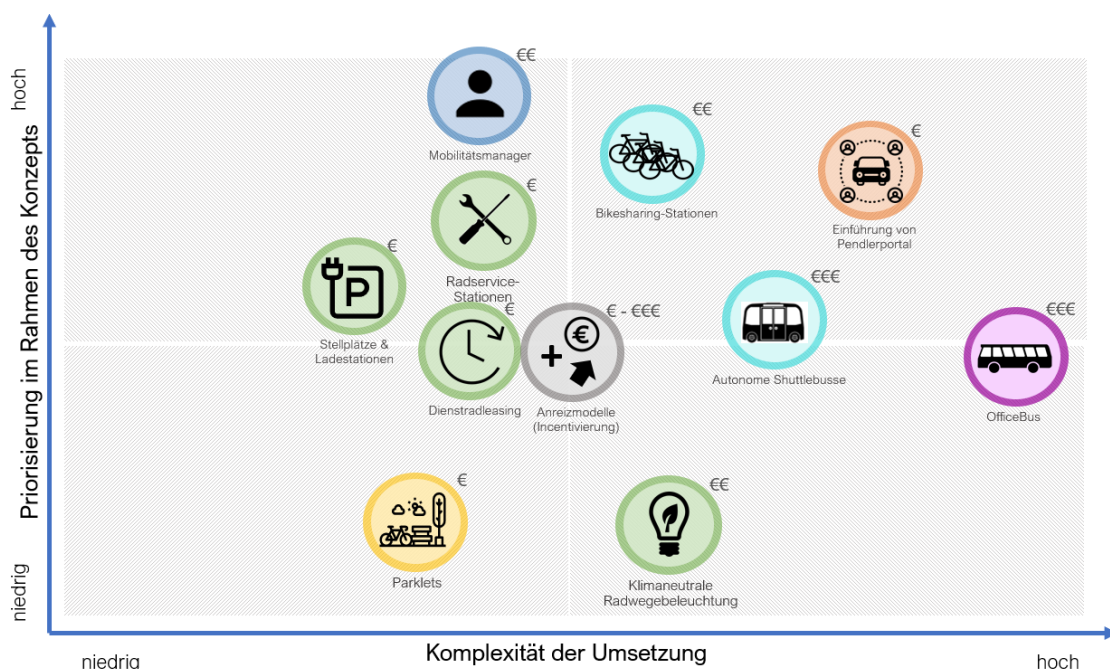


Abb. 30: Schaubild – Bewertung der Maßnahmen

Quelle: eigene Darstellung

\*die Einordnung der Kosten basiert auf Investitions- und Betriebskosten auf drei Jahre

€ bis 10.000€  
 €€ bis 100.000€  
 €€€ über 100.000€

## 4 Fazit und Ausblick

Das Mobilitätskonzept für das startLahr-Areal wurde auf Grundlage der lokalen Rahmenbedingungen und bestehenden Aktivitäten in Lahr und Umgebung erstellt. Die entwickelten Maßnahmen sollen maßgeblich dazu beitragen den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen zu begegnen und die fünf strategisch gesetzten Ziele zu erreichen. Es ist jedoch zu bedenken, dass die herausgearbeiteten Maßnahmen durch ständige Innovationen und Veränderungen in der Region auch angepasst oder erweitert werden müssen und einige Projekte ihre Wirkung erst in Kombination mit anderen Maßnahmen vollständig entfalten können. Dies ist insbesondere im Bereich Radverkehr der Fall, der grundlegend von einer guten Radwegeinfrastruktur und geeigneten Stellplätzen abhängig ist. Angebote wie Dienstradleasing oder Radservice-Stationen können ergänzend wirken und sollten daher zum richtigen Zeitpunkt umgesetzt werden.

Das Konzept stellt einerseits einen Orientierungsrahmen dar, welcher die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität für Beschäftigte am Areal aufzeigt, andererseits stellt es eine einfach anzuwendende Entscheidungshilfe dar. Da nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, können sie je nach Präferenz modular zusammengestellt werden. Hierfür einige Beispiele:

### Fokus: Radverkehr



Abb. 31: Maßnahmenpaket Radverkehr  
Quelle: eigene Darstellung

### Gut kombiniert: übergreifende Maßnahmen + zwei konkrete Mobilitätsmaßnahmen

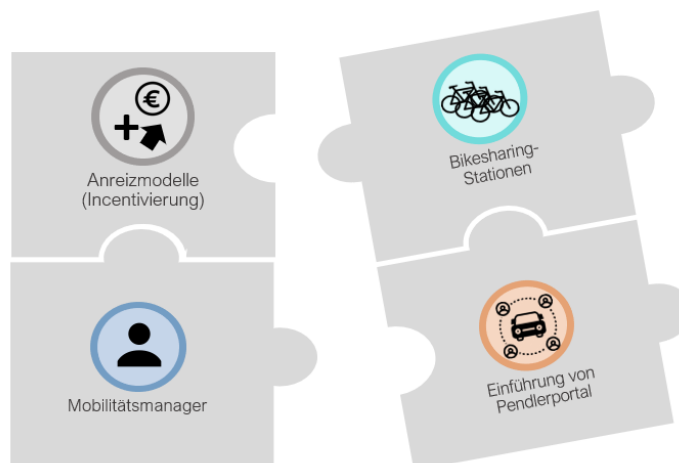


Abb. 32: Maßnahmenpaket aus vier verschiedenen Handlungsfeldern  
Quelle: eigene Darstellung

## Geringer Finanzierungsaufwand

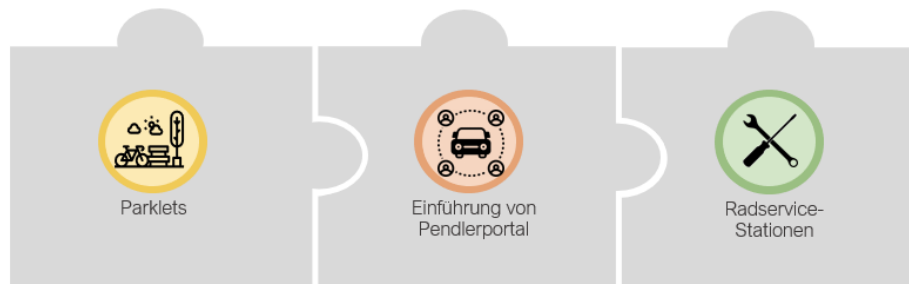


Abb. 33: Maßnahmen mit geringem Finanzierungsaufwand  
Quelle: eigene Darstellung

Neben diesen drei beispielhaften Kombinationsmöglichkeiten, besteht auch die Möglichkeit einen Fokus auf die Ausrichtung der strategischen Zielerreichung, auf die Umsetzungscomplexität oder die priorisierten Maßnahmen zulegen.

Das Mobilitätskonzept und die darin enthaltenen Zielformulierungen und entwickelten Maßnahmen stellen einen ersten wichtigen Schritt dar, um nachhaltige Mobilitätsangebote am startkLahr-Areal zu etablieren. Für die Umsetzung gilt es nun die notwendigen Mitstreiter zu gewinnen, die den Umsetzungsprozess aktiv begleiten. Gleichzeitig gilt es notwendige Finanzierungsmöglichkeiten zu finden und ggf. Förderprojekte zu prüfen. Die Umsetzungsphasen sollten stets durch eine aktive Kommunikation sowie eine übergreifende Koordination begleitet und evaluiert werden, um langfristig die richtigen Entscheidungen treffen zu können und um aus den Mobilitätsprojekten zu lernen. Denn sowohl Ausdauer und Langfristigkeit, als auch eine transparente und breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit sorgen für Akzeptanz und damit für Erfolg.

## Quellen

Brusch, Svenja; Ruess, Patrick (2020): Entwicklung eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes für das Industrie- und Gewerbegebiet startkLahr. Interviewauswertung. Lahr, IGZ Raum Lahr GmbH. Online verfügbar unter [https://www.startklahr.biz/startkLahr.mobil/startkLahrmobil\\_Interviewauswertung.pdf](https://www.startklahr.biz/startkLahr.mobil/startkLahrmobil_Interviewauswertung.pdf), zuletzt geprüft am 12.01.2021

GreenCityExperience (2020): unveröffentlichte Präsentationsfolien 12-15)

Hölderich, Philipp; Frehn, Michael; Domin, Raphael; Lensch, Johannes; Mattner, Thomas; Rolf, Alexander (2020): Verkehrsentwicklungsplan Lahr. Zwischenbericht: Rahmenbedingungen, Bestandsaufnahme und -analyse, Gesamtbetrachtung und Zielkonzept. Planersocietät. Karlsruhe/ Dortmund. Online verfügbar unter <https://www.lahr.de/sixcms/detail.php/129649>, zuletzt geprüft am 12.01.2021

KAISER+KRAFT GmbH (2017): Blog. Mobil gewinnt: Mobilitätsprämie für Mitarbeiter bald noch attraktiver. Online abrufbar unter: <https://nachhaltigkeit.kaiserkraft.de/mobil-gewinnt-mobilitaetspraemie-fuer-mitarbeiter-bald-noch-attraktiver/>, zuletzt geprüft am 07.01.2021

Niewerth, Reinhard (2021): Fahrradparken. Gestaltungsgrundsätze für Betriebe und Arbeitgeber. Online abrufbar unter [http://www.fahrradparken.info/gestaltungsgrundsaeetze/betriebe\\_arbeitgeber.html](http://www.fahrradparken.info/gestaltungsgrundsaeetze/betriebe_arbeitgeber.html), zuletzt geprüft am 13.01.2021

Mrazek, Daniela (o.J): Umweltamt Stadt Graz: Grüne Meile Graz. Online abrufbar unter: [https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Gruene\\_Meilen\\_Graz.pdf](https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Gruene_Meilen_Graz.pdf). Zuletzt geprüft am 29.01.2021

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft (2021): Radservice für Unternehmen. Online verfügbar unter <https://www.radkultur-bw.de/unternehmen/radservice-fuer-unternehmen>, zuletzt geprüft am 04.01.2021

Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (Rnm) future city lab Stuttgart (2021): Parklets für Stuttgart. Aufgerufen unter: <http://www.r-n-m.net/ergebnis/parklets-fuer-stuttgart/>. Zuletzt geprüft am 13.01.2021.

Schlütersche Verwaltungsgesellschaft mbH (2020): Besonderer Mitarbeiter-Benefit: Das Mobilitätsbudget. Online abrufbar unter: <https://www.fuhrpark.de/besonderer-mitarbeiter-benefit-das-mobilitaetsbudget>, zuletzt geprüft am 07.01.2021

Stadt Stuttgart, Amt für öffentliche Ordnung (2021): Aufstellen von Parklets. Aufgerufen unter: <https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/aufstellen-von-parklets.php>. Zuletzt geprüft am 13.01.2021.

Statistisches Bundesamt (2016): Verteilung der Berufspendler in Deutschland nach genutzten Verkehrsmitteln zur Arbeitsstätte im Jahr 2016. Online abrufbar unter:



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/557690/umfrage/verteilung-der-berufspendler-in-deutschland-nach-genutzten-verkehrsmitteln/>. Zuletzt geprüft am: 17.02.2021

Von Harrach, Leonard; Popp, Sebastian (2020): nextbike Lahr. Online verfügbar unter <https://www.nextbike.de/de/lahr/preise/>, zuletzt geprüft am 21.12.2020.

Ziegler (2021): Handbuch 2020. Online abrufbar unter [https://media.ziegler-metall.de/.pdf/K200M\\_1\\_622.pdf](https://media.ziegler-metall.de/.pdf/K200M_1_622.pdf), zuletzt geprüft am 14.01.2021

# 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.

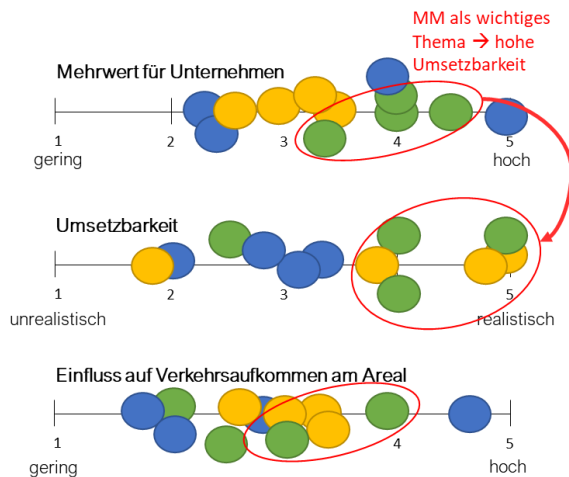
Durch die Interviews mit Unternehmen und Nutzern werden Herausforderungen, Bedarfe und Potenziale identifiziert. Mit Hilfe dieser Erkenntnisse lassen sich Handlungsfelder ableiten, in denen wiederum zielgerichtet Maßnahmen erarbeitet werden.

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?

## BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT



### Fahrzeugflotte:

- + Flächenverbrauch für Carpoolflächen auf eigenem Grundstück kann eingespart werden → Potenzial = Freiwerdende Flächen
- **Eigene Fahrzeugflotte wird immer bequemer sein, als zu teilen.** Kosten werden evtl. geringer, aber der Aufwand / Planung dafür hoch sein. (u.a auch weite Wege)
- **Organisatorisch hoher Mehrwert, wenn extern verwaltet**, aber Flexibilität & Einfluss ggf. gering.
- Senkung der Fixkosten → Sind Kosten wirklich geringer?
- **Bereitschaft unternehmensübergreifend zu kooperieren gering**
- Weiterer möglicher Anbieter: Grüne Flotte Waldkirch

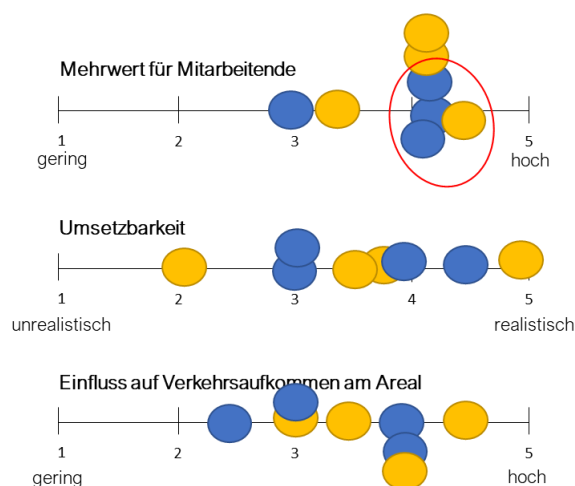
### Mobilitätsmanager:

- Kann Ideengeber sein/ Möglichkeiten alternativer Angebote aufzeigen → erster Anstoß zur Verhaltensänderung
- Wie wird er finanziert?
- Verlagerung der Kompetenzen nach außen
- Übergeordnete Funktion

### Anreize:

- Mühen für dauerhafte Verhaltensänderung sehr groß sein
- Sind wichtig, allerdings einplanen, dass man nie alle überzeugen kann
- Pos. Einfluss auf Image
- **Steuerliche Bürokratie einplanen/ Abrechnung/ Geldwerter Vorteil**

## MOBILITÄTSANGEBOTE (SHARING)



### Anmerkungen

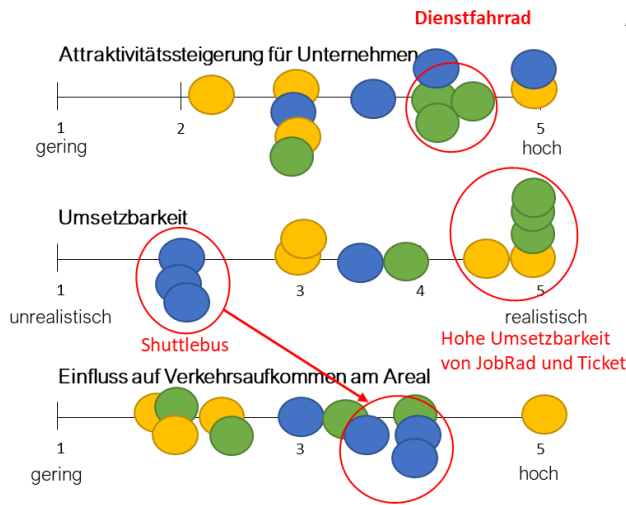
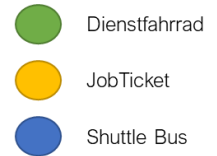
#### Nextbike:

- Voraussetzungen gut, da bestehende Stationen (gut erreichbar)
- Guter Ansatz, um Hemmnis der letzten Meile anzugehen
- Durch mangelnde ÖPNV Anbindung bringt Projekt **großen Mehrwert/ Flexibilität/ Alternative**
- **Wer öfter mit dem Rad zum Bahnhof fährt, stellt sich eher ein eigenes Fahrrad ab**
- **Unternehmen können Nutzungsgebühr Bezuschussen**
- Finanzierung der Stationen?? Ansatz gelingt nur bei guten Stationsnetz in der Stadt/ Region
- Fahrräder können als Werbefläche dienen

#### Pendlerportal:

- Erreichung der kritischen Masse schwierig
- Durch mangelnde ÖPNV Anbindung bringt Projekt großen Mehrwert/ Flexibilität/ Alternative
- Wird noch etwas länger dauern bis zur Implementierung und bis kritische Masse erreicht ist, wird viel Aufklärungsarbeit notwendig sein
- Unterstützung durch Geschäftsführer notwendig
- **Wenn kritische Masse erreicht wird, dann hoher Nutzen**
- Sehr viel Arbeit, um Pendlerportal in Gang zu bringen
- **Wenn Etablierung gelingt, dann sehr hoher Effekt auf Verkehr**
- **Marketing wichtig: Wie bringt man Angebot an Nutzer**
- **Offenburg: alle 3 Monate Treffen → wichtig und effektiv**

## MOBILITÄTSANGEBOTE (INDIVIDUELL)



### Anmerkungen

#### Dienstfahrrad

- Synergien zwischen betr. MM und Gesundheitsmanagement nutzen
- Werden Mitarbeitende wirklich auf das Rad umsteigen, um zur Arbeit zu kommen?

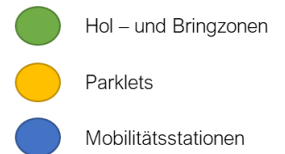
#### JobTicket

- Zuerst muss der ÖPNV ausgebaut werden

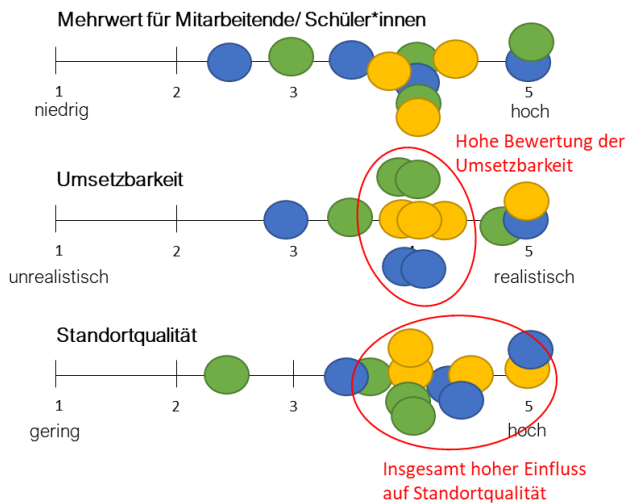
#### Shuttle Bus

- Verbesserte last-mile Anbindung
- Kapazität autonomer Fahrzeuge
- Autonome Umsetzungswahrscheinlichkeit eher gering
- **Bei App darauf achten, dass sie kompatibel ist mit der in der Entwicklung befindenden Mobilitäts-App**
- Ausbau wird schwierig: ein einzelner Halt/ eine Linie verursacht unverhältnismäßige Kosten
- **Langfristig sehr hohes Potenzial**

## MOBILITÄTSINFRASTRUKTUR



Überdurchschnittlich hohe Bewertungen



### Anmerkungen

#### Hol- und Bringzonen

- **Politisch heikles Thema**
- Kommunikation ist sehr wichtig
- Mehrwert hoch, da 95% der Elterntaxis nur auf Bequemlichkeit basieren
- Schule ist bereits auf Stadt zugegangen

#### Parklets

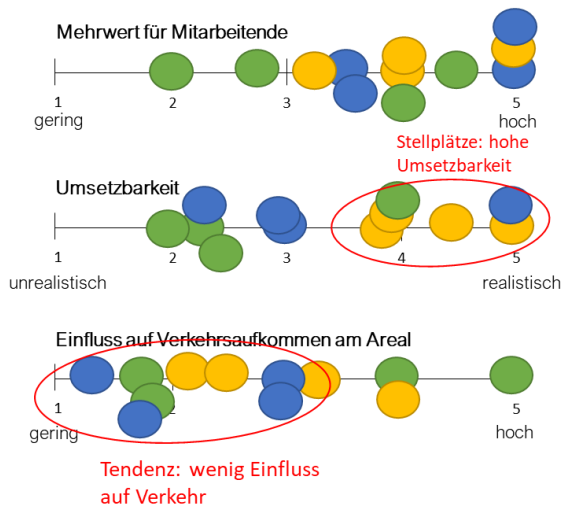
- Partner für Herstellung und Pflege auf dem Areal vorhanden → Regionales Projekt
- Genehmigung sollte unkritisch sein – Stadt möglicherweise an Übertragung interessiert
- Welche Flächen werden genutzt?
- Firmen dürfen nicht negativ beeinflusst werden

#### Mobilitätsstationen

- Finanzierung und Flächenbedarf schwierig
- Thema liegt bei Mobilitätsnetzwerk

# MOBILITÄTSINFRASTRUKTUR (RADVERKEHR)

- Ampelsensoren
- Stellplätze & Ladestationen
- Reparaturwerkstatt



## Anmerkungen

### Ampelsensoren

- Mehrwert gegeben, aber nicht besonders hoch
- Kostenintensiv
- Anreiz gering → wird kaum zu einer Verhaltensänderung führen
- Möglicherweise Kostenintensiv
- Es muss zuerst genügend Radfahrer geben
- Es darf kein Ausbremsen stattfinden (LKW's berücksichtigen)

### Stellplätze & Ladestation

- Sinnvoll → Förderung für Unternehmen?
- Ladestationen unnötig, da die Reichweite von E-Bikes für Arbeitsweg ausreichend ist
- Ggf. müssen Pkw-Stellplätze geopfert werden
- Verortung nah am Eingang
- Wenn Fahrrad Alternative sein soll, dann müssen Stellplätze geschaffen werden

### Reparaturwerkstatt

- Dauerhaft wird Einfluss auf Verkehrsaufkommen gering sein
- Sinnvoller Anreiz für Mitarbeiter

## Best – Practice – Katalog

Analyse und Übertragbarkeitsprüfung von Lösungsansätzen für das startkLahr-Areal und die Umgebung

Das Vorhaben wird im Rahmen des Programms „MobilitätsWerkStadt 2025“ durchgeführt. Das diesem Bericht zugrunde liegende Projekt (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 der Autorin/beim Autor.

**startkLahr**  
AIRPORT & BUSINESS PARK  
RAUM LAHR

**FONA**  
Forschung für Nachhaltige  
Entwicklung  
BMBF

Kooperationspartner

**Fraunhofer**  
IAO

GEFÖRDERT VOM

 Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



## INHALTSVERZEICHNIS

### Übergreifend & nutzerspezifisch

- Kiel – regionales Mobilitätsmanagement
- Offenburg - Mobilitätsstationen einfachmobil
- Stuttgart Parklets – Parkplätze umnutzen
- Gütersloh – Haltezonen für Elterntaxis

### Radverkehr

- Gewerbegebiet Quickborn - Verbesserte Anbindung durch nextbike
- Marburg – grüne Welle für Fahrradfahrer
- Vaude – Reparaturwerkstatt für Fahrräder
- Alnatura Fahrradförderung – sichere Stellplätze und Lademöglichkeiten
- JobRad – Dienstradleasing

### Fahrgemeinschaften

- Gewerbegebiet Unterföhring – Fahrgemeinschaften durch Pendlernetz.de

### ÖPNV

- Stadt Osnabrück – autonome Shuttlebusse ergänzen den ÖPNV
- Mercedes-Benz Werk Rastatt – Shuttlebusse ergänzen den ÖPNV
- Aachen Abiomed – erfolgreiche Einführung des JobTickets

# REGIONALES MOBILITÄTSMANAGEMENT KIEL

## KURZBESCHREIBUNG

Das regionale Mobilitätsmanagement in Kiel setzt mehrere Mobilitätsmanager als feste Ansprechpartner und Koordinatoren in der Region ein. Dadurch wird eine Anlaufstelle für Kommunen, Unternehmen und Arbeitnehmer geschaffen, an die Anliegen rund um das Thema Mobilität gerichtet werden können. Durch die klaren Zuständigkeiten und die Koordinationsstellen kann ein einheitliches Mobilitätskonzept in die Region getragen werden.

## AUFGABENBEREICHE DER MOBILITÄTSMANAGER

Ansprechpartner für Mobilitätsmanagement  
Fördermittelberatung  
Verknüpfung von Forschung, Verwaltung und Wirtschaft

Ansprechpartner für Elektromobilität und Multimodalität

Ansprechpartner für regionalen Radverkehr und  
Fußverkehrsförderung

Umsetzung von Veranstaltungen  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Ansprechpartner für Bikesharing-Projekte

Quelle: Eigene Darstellung

## HANDLUNGSFELD

Betriebliches  
Mobilitätsmanagement

## ZIELORIENTIERUNG

- Umsetzung des zuvor entwickelten Masterplans KielRegion
- Integration und Koordination der Maßnahmen zur Mobilität der Region im Hinblick auf Klima, Energie und Daseinsvorsorge
- feste Zuständigkeit in Form eines themenbezogenen Ansprechpartners

## ZIELGRUPPE

- Arbeitgeber (Unternehmen, Kommunen, öffentliche Institutionen)
- Arbeitnehmer (Anlaufstelle wird geschaffen)

## ZEITRAUM

- Im Rahmen eines Förderprojektes vom 01.07.2018 – 30.06.2021

## AKTEURE

- Unternehmen in der Region, Gemeinden in der Region, BMU und das Landesprogramm Wirtschaft Schleswig-Holstein (Förderung)

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Basis für das Projekt: Masterplan Mobilität, der zwischen 2015 und 2017 entwickelt wurde
- Mehrere Manager für verschiedene Bereiche zuständig
- Manager werden durch Förderprogramme finanziert

# MOBILITÄTSMANAGER FÜR DAS STARTKLahr-AREAL UND DIE UMGEBUNG

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Fehlendes Personal in Unternehmen mit der Zuständigkeit für Mitarbeitermobilität
- unklare Zuständigkeit für Mobilitätsthemen, -inhalte und Projekte am Areal
- Fehlender Austausch zwischen Unternehmen

## ZIEL

- Beratungsangebot für Unternehmen
- Langfristige Koordination und Begleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzepts am starkLahr-Areal
- Vernetzung der Unternehmen
- Hilfe beim Marketing

## ZIELGRUPPE

- Unternehmen, Mitarbeitende, Kommune

## VORAUSSETZUNGEN

- Stelle für einen Mobilitätsmanager schaffen
- Offenheit für Zusammenarbeit der Unternehmen am Areal
- Gemeinsame Rollendefinition und Definition von Zuständigkeitsbereichen
- Offenheit für Umstrukturierung der betrieblichen Mobilität

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Mobilitätskonzept starkLahr.mobil wird seit Januar 2020 erstellt
- Positive Resonanz der Unternehmen zum Thema Mitarbeitermobilität

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Ist die Finanzierung über eigene Mittel möglich und gewünscht? Sind geeignete Förderprogramme vorhanden (vgl. B<sup>2</sup>MM für Einzelunternehmen)?
- Welche Dienstleistungsangebote soll der Mobilitätsmanager leisten?
- Wie gestalten sich lokale Herausforderungen in der Zusammenarbeit mit Unternehmen und Kommunen?

## MÖGLICHE AUFGABENBEREICHE

beraten	Projekte initiieren	Daten erfassen
Umsetzungsprojekte begleiten	vernetzen	organisieren
informieren	koordinieren	....

Quelle: eigene Darstellung



# MOBILITÄTSSTATIONEN OFFENBURG

## KURZBESCHREIBUNG

Unter dem Namen *Einfach mobil* implementiert die Stadt Offenburg seit 2015 sukzessive Mobilitätsstationen mit flexibler Ausstattung in ganz Offenburg. Die Stationen können aus einer Kombination aus Fahrrädern, Pkws und Ladestationen zusammengesetzt werden. Mit einem Designkonzept aus Holz und einem hellen Grünton wird eine klare Kommunikationsstrategie nach außen aufgebaut. Das gesamte Konzept soll langfristig in die Region Ortenau getragen werden.

## ÖFFENTLICHE MOBILITÄT ALS MARKE



Abb.: Mobilitätsstation einfach mobil Offenburg

Quelle: <https://www.smartertogether.at/workshop-mobilitaetsstationen-muenchen/>

## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Sichtbarkeit des Mobilitäts- und Serviceangebots
- Erscheinung als eigenes Element im Stadtbild (Farbkonzept)
- Ausweitung des Konzeptes in die Region

## ZIELGRUPPE

- Bürger-/innen und Unternehmen Offenburgs

## ZEITRAUM

- Pilotphase (erste Mobilitätsstation) von Juni bis Okt. 2015
- Beginn der Evaluation Anfang 2016
- Branding der Busse seit Nov. 2017
- Zwischen 2015 und 2017 verdoppelte sich die Zahl der Nutzer

## AKTEURE

- Stadt Offenburg

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Entwicklung einer Marke (Farbschema, Logo, Material)
- Einheitliche Durchsetzung (Branding, Schilder, Markierungen (Radweg), Nutzerkarte, bei Anbietern)
- Bündelung der Nutzung in einer Mobilitätskarte
- Verknüpftes Projekt: Radhaus am Bahnhof Offenburg

# MOBILITÄTSSTATIONEN AM STARTKLAHR-AREAL

## VERKNÜPFUNG VON VERKEHRSMITTELN

### ADRESSIERTES PROBLEM

- Keine Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln vorhanden

### ZIEL

- Verbesserung des Angebots und seiner Sichtbarkeit
- Einfache und individuelle Nutzung

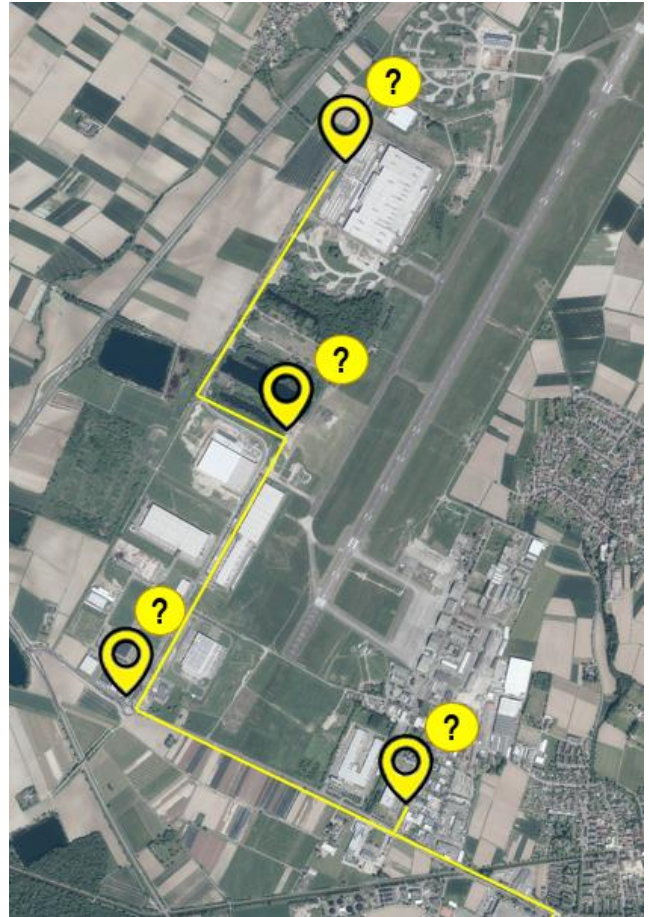
### ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr-Areals, Unternehmen, Kunden aus Umland

### VORAUSSETZUNGEN

- abgestimmte Standorte für Stationen identifizieren
- Integration schon vorhandener Infrastruktur (Bus, Haltestellen, Ladesäulen, Fahrradwege, Fahrradleihsystem)

### POTENZIELLE STANDORTE AM AREAL



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

### RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv: großes Interesse an Stationen mit Fahrrädern
- Negativ: Stationen nehmen Fläche ein

### DISKUSSIONSFRAGEN

- Welche Standorte kommen in Frage?
- Wie viele Standorte soll es geben?
- Wie sollen die Standorte ausgestattet werden?





# PARKLETS – PARKPLÄTZE UMNUTZEN STUTTGART

## KURZBESCHREIBUNG

Das Projekt "Parklets für Stuttgart" wurde 2016 als Realexperiment im Rahmen des Forschungsprojektes „Reallabor für nachhaltige Mobilität“ durchgeführt. Dabei wurden temporäre Genehmigungen der Stadt Stuttgart ausgesprochen, um bestimmte Parkflächen zeitlich begrenzt in Aufenthaltsorte umzugestalten.

An elf Standorten entstanden von Studierenden entworfen unterschiedliche Treffpunkte (Sitzgelegenheiten, Spielflächen, Urban-Gardening Flächen), die Bürger-/innen nutzen konnten.

## VERORTUNG

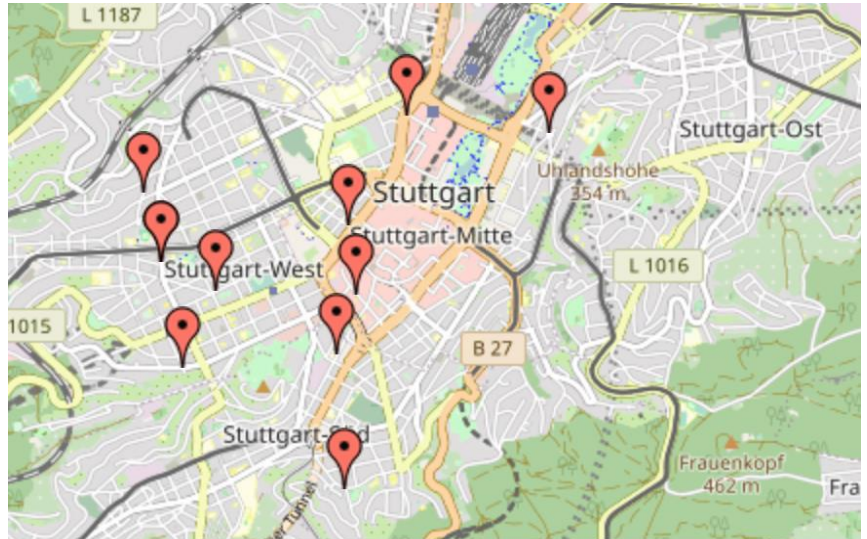


Abb.: Standorte Parklets in Stuttgart  
Kartenmaterial © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

## HANDLUNGSFELD

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Anregung von Diskussionen wie man öffentlichen Raum bzw. Parkfläche anders nutzen kann

## ZIELGRUPPE

- Abhängig vom Parklet: Kinder, Nachbarschaft, Seniorinnen/Senioren etc.

## ZEITRAUM

- März 2016 - September 2017

## AKTEURE

- Universität Stuttgart (Städtebau-Institut), Studierende, lokale Akteure als Paten (Bürger-/innen, Bürgervereine, Einzelhandelsgeschäfte etc.), Reallabor für Nachhaltige Mobilitätskultur, Stadt Stuttgart (Amt für öffentliche Ordnung)

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Parklet muss Konzept vorweisen, welches einen Mehrwert für die Umgebung bringt
- Es sind nur baurechtlich genehmigungsfreie Bauten zulässig
- Nur von März – November möglich
- Unterlagen
  - Veranstaltererklärung nach § 29 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO)
  - Veranstalterhaftpflichtversicherung
  - Genehmigung der örtlichen Behörden (Stadtverwaltung/Amt für öffentliche Ordnung)



# ARBEITEN UND MITTAGSPAUSE IM FREIEN AUFENTHALTSRÄUME IM ÖFFENTLICHEN RAUM

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Wenig Sitzgelegenheiten/ Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, um die Pause zu verbringen

## ZIELE

- Möglichkeiten bieten, um die Mittagspause draußen zu verbringen
- Anregung von Bewegung in der Mittagspause
- Denkanstöße für Art der Straßenraumnutzung und Gestaltung

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte am Areal, Unternehmen, Schüler/-innen

## VORAUSSETZUNGEN

- Passende Flächen identifizieren, die umgenutzt werden können
- Kooperationspartner (Paten), die die Pflege/ Verantwortung übernehmen
- Enge Zusammenarbeit mit Kommune

## ABLAUF

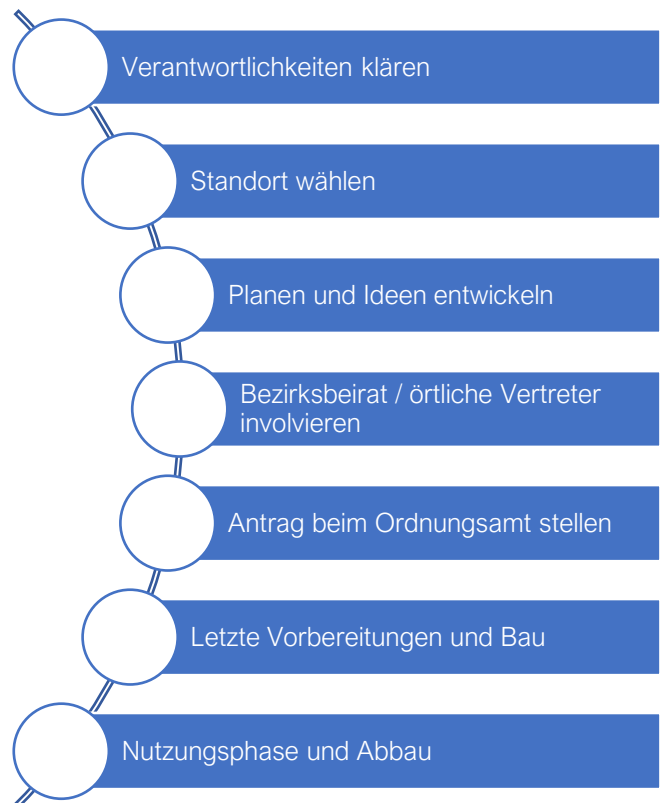


Abb.: Ablauf des Parklet-Prozesses „how to parklet“  
Quelle: Eigene Darstellung

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
  - Ausreichend öffentlicher Straßenraum am Areal
  - Hochschule in Offenburg / Schule am Areal als möglicher Projektpartner
- Negativ:
  - Bisher wenig Austausch unter den Unternehmen
  - Unbekanntes Format im ländlichen Raum
  - Keine Hochschule direkt in der Stadt

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Wer übernimmt die Koordination?
- Welche Partner werden für die Umsetzung benötigt?
- Welche Standorte sind sinnvoll?

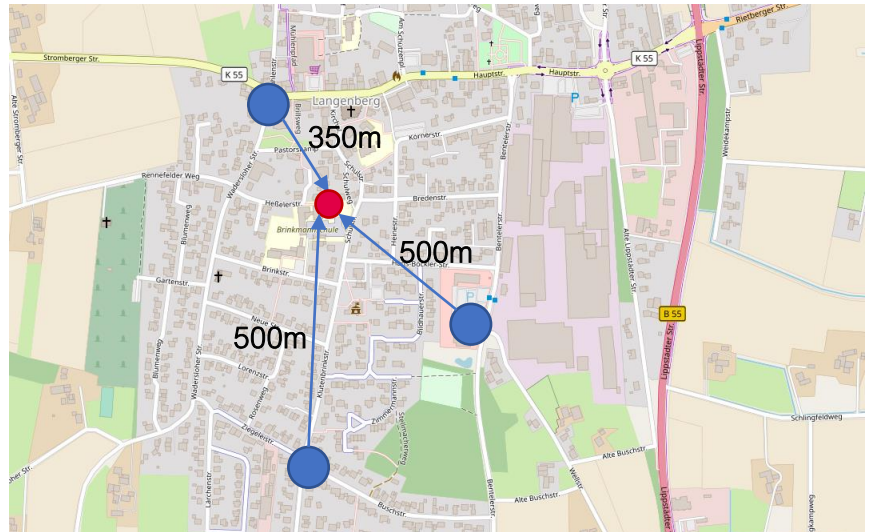


# HALTEZONEN FÜR ELTERNTAXIS GÜTERSLOH

## KURZBESCHREIBUNG

Im Jahr 2017 wurde das Projekt „Lasst uns Laufen“ im Kreis Gütersloh ins Leben gerufen. An fünf Pilotschulen wurden je 3-5 Haltezonen ca. 200 – 500m entfernt von den teilnehmenden Schulen eingerichtet. Das letzte Stück sollen die Schüler/-innen zu Fuß gehen. Das erhöht nicht nur die Konzentration, sondern führt auch dazu, das unmittelbar an den Schulen weniger Verkehrsbelastung herrscht. Somit steigt die Sicherheit der Schüler/-innen.

## HALTEZONEN DER BRINKMANNSCHULE



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Greymeyer et al. 2017: 151  
Kartenmaterial © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Verminderung des motorisierten Verkehrs im Schul- und Wohnumfeld
- Kinder sollen Schulweg (teilweise) selbstständig und sicher zurücklegen

## ZIELGRUPPE

- Eltern und Schüler/-innen

## ZEITRAUM

- Pilotprojekt im Schuljahr 2018/19

## AKTEURE

- Fünf Grundschulen im Kreis Gütersloh, Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Verkehrswacht Kreis Gütersloh, Kreispolizei, Kommunen

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Festlegung der Hol- und Bringzonen in mehreren Schritten
  - Anonyme Elternbefragung: Ermittlung der Verkehrsmittel- und Wege
  - Vor-Ort-Termin mit Eltern, Lehrkräften, Polizei etc., um Zonen zu bestimmen
- Voraussetzungen für Hol- und Bringzonen:
  - 3-4 Haltezonen pro Schule in naher Umgebung
  - Autos müssen unkompliziert halten können
  - Unkompliziertes an- und abfahren ohne Wendemanöver
- Projektbegleitend: Verkehrserziehung und Belohnungssysteme wie z.B. hausaufgabenfrei

# HOL - UND BRINGZONEN FÜR SCHÜLER-/INNEN DER FREI EVANGELISCHEN SCHULE LAHR

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -schluss durch Elterntaxis

## ZIEL

- Erhöhung der Sicherheit der Fuß- und Radfahrer
- Selbstständiges zurücklegen von Schulwegen
- Verringerung des motorisierten Verkehrs im Bereich der Schule

## ZIELGRUPPE

- Eltern
- Schüler/-innen

## VORAUSSETZUNGEN

- Straßenraum/ Parkfläche, die als Hol- und Bringzonen ausgewiesen werden können

## MÖGLICHE VERORTUNG



Quelle: Eigene Darstellung  
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
  - Anregungen in Richtung „Bringzonen“ seitens Eltern gab es bereits in der Vergangenheit
- Negativ:
  - Wenig geeignete Standorte/ Möglichkeiten für Hol- und Bringzonen

## DISKUSSIONSFRAGEN

- An welchen Standorten können Hol- und Bringzonen sinnvoll verortet werden?
- Wie wird das System an Eltern und Schulkinder kommuniziert?

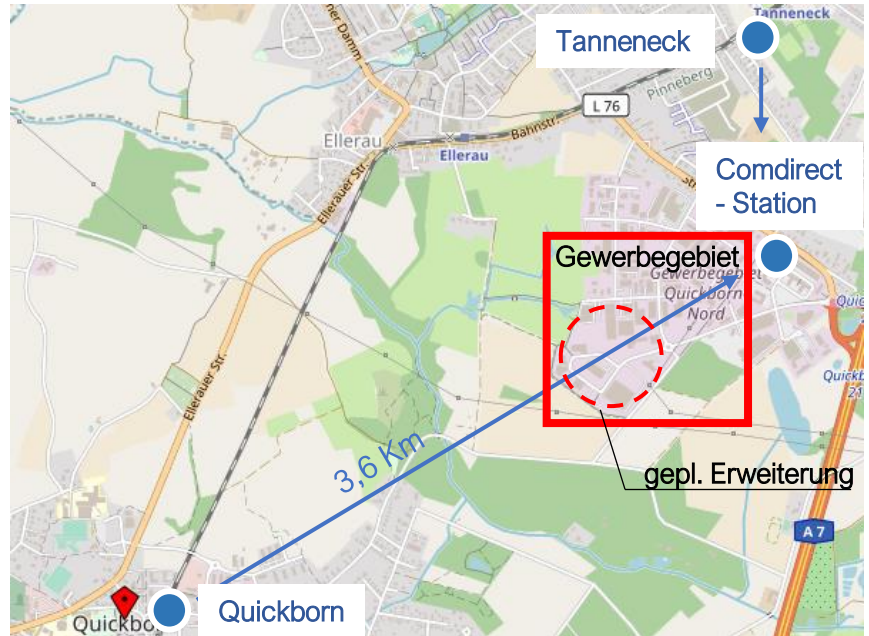


# VERBESSERTE ANBINDUNG DURCH NEXTBIKE GEWERBEGEBIET QUICKBORN

## KURZBESCHREIBUNG

Nachdem die im Jahr 2015 eingeführten nextbike Stationen „Tanneneck“ und „Comdirect-Bank“ mit insgesamt 40 Fahrrädern gut angenommen wurden, hat die Stadt Quickborn im April 2019 eine dritte Leihstation am Bahnhof Quickborn eingerichtet. Von dort aus sind es ca. 3,6 km über einen Feldweg zur Station „Comdirect“ im Gewerbegebiet.

## NEXTBIKESTATIONEN IN QUICKBORN



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Verbesserung der Anbindung vom ÖPNV an die Umgebung und das Gewerbegebiet

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte im Gewerbegebiet und Freizeitverkehr

## ZEITRAUM

- Leihsystem seit 2015
- Dritte Station am AKN-Bahnhof „Quickborn“ im April 2019

## AKTEURE

- Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (ASU), Comdirect, nextbike

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Zwei bestehende Nextbike Stationen seit 2015 mit insgesamt 40 Fahrrädern  
→ Gute Annahme der ersten beiden Stationen
- Fahrräder können in anderen Städten abgegeben werden
- Gewerbegebiet Nord wird erweitert in den nächsten Jahren
- Entfernung von nextbike-Station zu nextbike-Station: 3,6 km / ca. 10 Minuten Fahrzeit
- 1 Fahrrad kostet ca. 1000€/ Jahr an Unterhaltungskosten.  
→ Einnahmen decken Ausgaben nicht (Stand 2016)
- Comdirect-Bank ist Sponsor



# VERBESSERTE ANBINDUNG DES STARTKLÄHR-AREALS ZUM LAHRER BAHNHOF DURCH NEXTBIKE

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Seltene Busverbindung vom Lahrer Bahnhof zum Ost-Areal
- Seltene Busverbindung in das West-Areal

## ZIEL

- Verbesserte Anbindung an das startkLahr-Areal
- ÖPNV Nutzung attraktiver machen

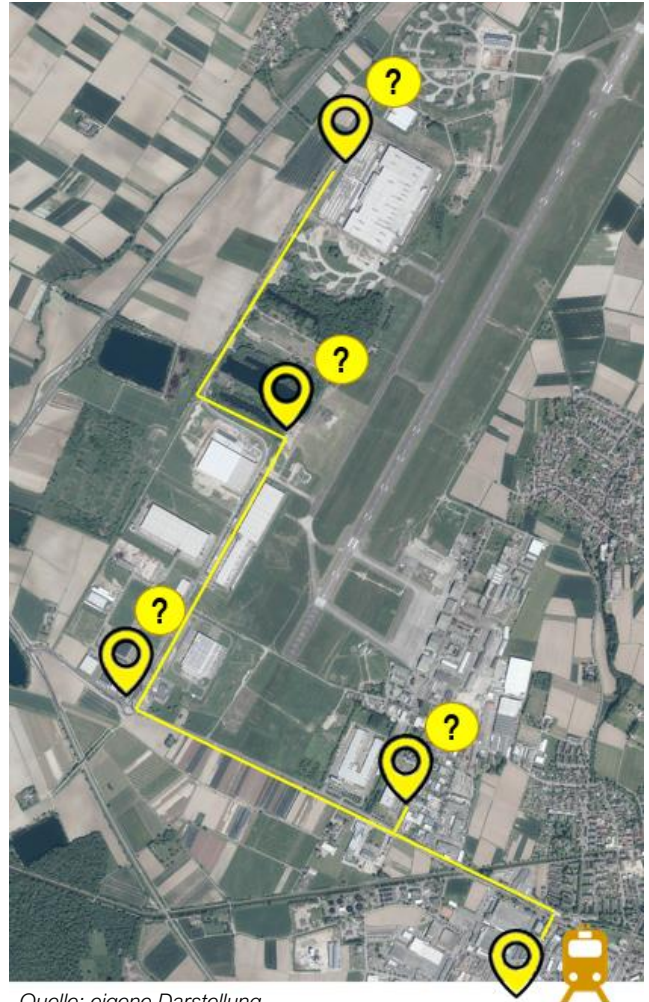
## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr-Areals, die weiteren Anschluss benötigen z.B. aus Richtung Lahr, Offenburg etc.

## VORAUSSETZUNGEN

- Ausreichend Fahrräder v.a. am Bahnhof Lahr notwendig
- Anmeldung der Beschäftigten bei nextbike
- Fahrradankunft vom Bahnhof Lahr zum Areal
- Pedelecs, um Nutzungshemmnis niedrig zu halten

## POTENZIELLE STANDORTE AM AREAL



Quelle: eigene Darstellung  
Kartenmaterial: Thomas Hansemann

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv: Bestehende nextbike Station mit 8 Fahrrädern am Bahnhof Lahr
- Negativ: Kein Fahrradweg vom Bahnhof zum Areal

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Welche Standorte eignen sich für nextbike Stationen auf dem startkLahr-Areal?
- Wer sind die potenziellen Nutzer?
- Wie kann nextbike für Beschäftigte attraktiv gemacht werden?
- Welche Rolle nehmen Unternehmen/ Kommune/ IGZ ein?
- Wie viele Fahrräder werden am Bahnhof benötigt?



# GRÜNE WELLE FÜR FAHRRADFAHRER MARBURG

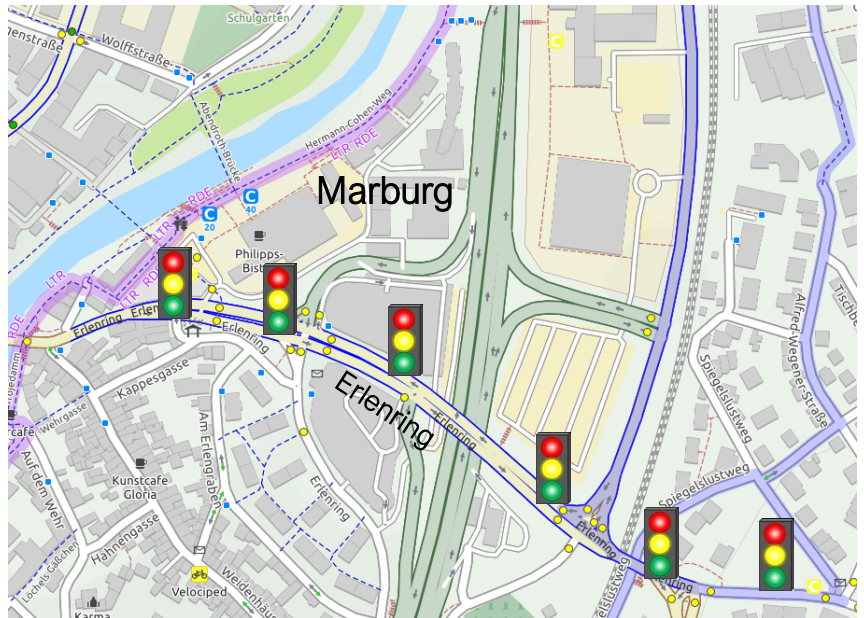
## KURZBESCHREIBUNG

Mit der von Siemens entwickelten App SiBike haben Radlerinnen und Radler seit 2018 die Möglichkeit ohne Wartezeiten an Ampeln durch die Stadt zu fahren.

### Funktionsweise:

1. Radfahrer nähert sich einer Ampel
2. App erkennt Standort, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung sowie Signal der Ampel
3. Daten werden an Verkehrsrechner übermittelt
4. Verkehrsrechner schaltet die Fahrradampel direkt oder für bis zu sechs Sekunden früher als für die Autos auf Grün.

## MIT SIBIKES VERKNÜPFTE AMPELN



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)

## HANDLUNGSFELD

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Anbindung für Radfahrer attraktiver machen
- Zeitaufwand verkürzen
- Gefährliche Situationen an Kreuzungen vermeiden

## ZIELGRUPPE

- (potenzielle) Radfahrer

## ZEITRAUM

- Entstehung der Idee: 2016
- Testzeitraum: seit 2018

## AKTEURE

- Stadt Marburg, SIEMENS

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Nutzer benötigen Smartphone, damit Daten über GPS weitervermittelt werden können
  - Keine Datenspeicherung
- Einfache Umsetzung, da keine baulichen Veränderungen notwendig
  - Ampelanlage wird in Programmierung abgeändert



# FAHRZEITVERKÜRZUNG DURCH AMPELSENSOREN

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Lange Wartezeit an Ampel (B415)

## ZIEL

- Verkürzung der Fahrzeit von Radfahrern

## ZIELGRUPPE

- (potenzielle) Radfahrer aus Richtung Schwanau

## VORAUSSETZUNGEN

- Programmierung der Ampel
- Sensoren/ Trigger-Lines
- Radfahrer-/innen müssen App nutzen

## MÖGLICHE VERORTUNG



Quelle: Eigene Darstellung  
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv: wenige Ampeln in der unmittelbaren Umgebung
- Negativ:
  - Stadt Lahr hat keine Planungshoheit für Ampel an der B415
  - Durch häufigere Grünphasen wird LKW-Verkehr ausgebremst

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Ist die Implementierung an einer Bundesstraße möglich?
- Wie ist das Kosten-/Nutzenverhältnis?



# REPARATURWERKSTATT FÜR FAHRRÄDER VAUDE

## KURZBESCHREIBUNG

Die Reparaturwerkstatt auf dem Gelände von VAUDE ist Teil eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für die Mitarbeitenden des Unternehmens. Die Werkstatt ist u.a. mit einem „Schlauchomat“ und Werkzeug ausgestattet. Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit an Fahrtechnik- und Reparaturkursen teilzunehmen.

## FAHRRADWERKSTATT



## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Attraktivitätssteigerung des Fahrrads
- Umweltfreundliches Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden fördern
- Senkung der Emissionen aus dem Personenverkehr (Geschäftsreisen und Pendelverkehr) um 10 % bis 2020 (Basisjahr 2015) → Bereits im Jahr 2018 erreicht

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte von Vaude (Pendler)

## ZEITRAUM

- Mobilitätskonzept seit 2013 (Busverbindung, Fahrgemeinschaftsplätze, Mobilitätslotto)
- JobRad/ Lease-a-bike: seit 2015
- Fahrradgarage mit Reparaturwerkstatt: seit 2018

## AKTEURE

- Vaude

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Mobilitätsmanagement von VAUDE erfasst alle klimaschädlichen Emissionen
- VAUDE Mobilitätskonzept mit sechs Bausteinen wurde im Jahr 2013 erstellt
  - Ausbau der Busverbindung, Fahrgemeinschaften, Mobilitätslotto, Radverkehr, Geschäftsreisen, Fuhrparkmanagement
- Kostenlose Nutzung der firmeneigenen e-Bikes, kostenloses Laden der privaten Akkus
- Reparaturkurse, Werkstatt, Umkleiden und Duschen
- 65 Parkplätze ersatzlos gestrichen

# REPARATURWERKSTATT FÜR FAHRRÄDER AM STARTKLahr-AREAL

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Fehlende Möglichkeit für kleine Reparaturen am Fahrrad

## ZIEL

- Verbesserung der Möglichkeiten für Fahrradfahrer in Betrieben
- Verringerung des CO2 Ausstoßes

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte am startKLahr-Areal

## VORAUSSETZUNGEN

- Werkstatt als Teil eines ganzheitlichen Konzeptes (Ausbau der Radwege, Stellplätze, Ladestationen etc.)
- Möglichkeiten auf ein Dienstrad
- Räumlichkeiten für eine Werkstatt und Kursräume

## MÖGLICHE VERORTUNG



- Zentrale Reparaturwerkstatt
- Dezentrale Reparaturwerkstätte

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Reparaturwerkstatt könnte zentral Platz finden oder dezentral innerhalb der Mobilitätsstationen
- Noch keine optimale Radwegenanbindung an das Areal

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Eine zentrale Werkstatt oder mehrere kleine dezentrale Punkte (z.B. mit Mobilitätsstationen verknüpft?)
- Durch wen wird Fahrradwerkstatt betreut?
- Bietet jedes Unternehmen eigenständig Kurse an oder gibt es Sammeltermine?





# SICHERE STELLPLÄTZE & LADEMÖGLICHKEITEN ALNATURA FAHRRADFÖRDERUNG

## KURZBESCHREIBUNG

Das Fahrradparkhaus für die Alnatura-Mitarbeitenden am Standort Darmstadt ist nur ein Element des umfangreichen Mobilitätskonzepts des Konzerns. Das Parkhaus bietet nicht nur die Möglichkeit das Fahrrad wettergeschützt und sicher abzustellen, sondern verfügt darüber hinaus über Schließfächer zum Laden von Pedelec-Akkus und eine Station, um bspw. die Reifen aufzupumpen.

## FAHRRADPARKHAUS



## HANDLUNGSFELDER

Betriebliches  
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Unterstützung bei der Nutzung des Fahrrads

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte von Alnatura

## ZEITRAUM

- Fahrradparkhaus ca. 2019

## AKTEURE

- Alnatura, ivm GmbH im Rahmen des Beratungsprogramms "südhessen effizient mobil"

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Insgesamt arbeiten 450 Mitarbeitende am Standort Darmstadt. Es gibt 120 Abstellplätze für Fahrräder
- Gesamtmobilitätskonzept wurde 2017 prämiert
- Weitere Anreize für Radfahrer:
  - Dienstrad-Leasing und Call-a-Bike-Station (DB)
  - Duschen und Umkleiden mit Spinden im Hauptgebäude
  - Kostenloses Laden von Fahrrad-Akkus

# SICHERE FAHRRADSTELLPLÄTZE & LADEMÖGLICHKEITEN FÜR PEDELECS

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Durch Dritte zugängliche Fahrradstellplätze
- Fehlende sichere Lademöglichkeit für Fahrrad-Akkus

## ZIEL

- Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- Steigerung des Radverkehrsanteils

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr Areals, Kunden

## VORAUSSETZUNGEN

- Integration in ganzheitliches Konzept zur Stärkung des Radverkehrs
- Fläche für sicherere Fahrradabstellmöglichkeit

## LADESTATION FÜR RADFAHRER



## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
  - große Flächen an Parkplätzen → Umnutzung in sichere Stellplätze für Fahrräder leicht möglich
  - Schließfächer benötigen wenig Platz
- Negativ: aktuell wenig Radfahrer

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie viele Abstellplätze sind notwendig?
- Können sich Unternehmen zusammenschließen und ein „Fahrradparkhaus“ gemeinsam nutzen?
- Kann die Kommune oder Gemeinde das Vorhaben unterstützen? (z.B. schnelle Genehmigungsverfahren)



# DIENSTRADLEASING MÖGLICHKEITEN UND UMSETZUNG

## KURZBESCHREIBUNG

Über Dienstradleasing haben die Beschäftigten eines Unternehmens die Möglichkeit über einen Zeitraum von 36 Monaten ein Fahrrad/ Pedelec zu mieten. D.h. sie zahlen monatlich eine Rate für die Nutzung des Fahrrads. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit kann das Fahrrad zurückgegeben oder zu einem Restwert übernommen werden.



## HANDLUNGSFELDER

Betriebliches  
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsangebote

## ZIELORIENTIERUNG

- Förderung nachhaltiger Mobilität
- Unterstützung der Mitarbeiterzufriedenheit und -gesundheit
- Alternative zur Gehalterhöhung oder zum Dienstwagen

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte

## ZEITRAUM

- Ab Vertragsschluss 36 Monate

## AKTEURE

- Unternehmen als Leasingnehmer
- Leasinggesellschaft als Anbieter
- Arbeitnehmer als Nutzer

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Unternehmen muss Dienstradleasing anbieten
  - Auswahl zwischen fünf Leasinganbietern
  - Dienstradleasing als **Gehaltsumwandlung** oder **Gehaltsextra** möglich
- Vollkaskoversicherung muss abgeschlossen werden
- Arbeitnehmer sollte noch mindestens drei Jahre im Unternehmen angestellt sein
- Seit 2020: Mitarbeitende müssen nur noch 0,25 % des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern (vgl. 2018: 1%; 2019: 0,5%)
- Achtung bei Elternzeit oder längerer Krankheit! Hier muss die Leasingrate komplett vom Arbeitnehmer übernommen werden, da eine Entgeltersatzleistung erfolgt.



## ANBIETER

Businessbike  
Leasing

Bikeleasing  
Service

JobRad

Eurorad

Lease-a-bike

## VORTEILE

### Für Unternehmen

- Positive Auswirkungen auf das **Unternehmensimage**
- Kostenersparnis
  - Weniger Parkplätze vorhalten
  - Entstehende Kosten für Leasingfahrrad können abgesetzt werden
- Gehaltsumwandlung reduziert Bruttogehalt der Mitarbeitenden: **die Sozialabgaben für Beschäftigte sinken** (wenn Mitarbeiter unter Beitragsbemessungsgrenze ist)
- Mitarbeitende weisen **weniger Krankheitstage** auf

### **Achtung!**

- Zusätzlicher **Verwaltungsaufwand** für die Einrichtung und das Aufsetzen für Leasingverträge
- Regelungen finden für Mitarbeitende, die das Unternehmen **vor Ablauf der Laufzeit** verlassen

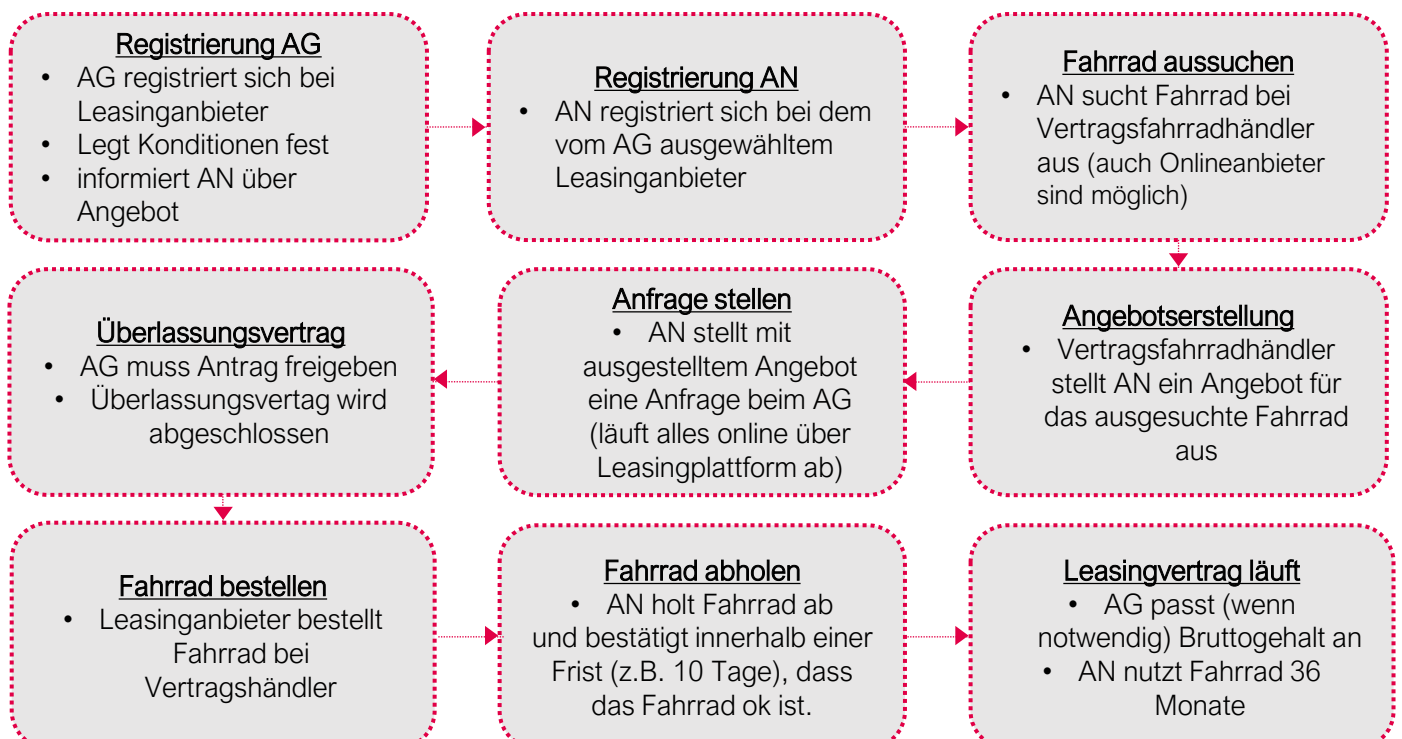
### Für Arbeitnehmer

- **Freie Auswahl:** Jedes Fahrrad kann ein Leasingrad werden. Nicht nur Pedelects!
- **Vollkaskoversicherung** sichert Schäden und Diebstahl ab
  - Kann zusätzlich von Unternehmen übernommen werden
- Bis zu 40% Ersparnis gegenüber dem Kauf

### **Achtung!**

- Bei Gehaltsumwandlung:
  - wird die **Bemessungsgrundlage** für Kranken-, Arbeitslosen- und Elterngeld **gemindert**.
  - wird der **Rentenanspruch geringer**
  - Muss der geldwerte Vorteil versteuert werden (0,25% seit 2020)
- Beim Dienstradleasing wird der Listenpreis angesetzt

## SO FUNKTIONIERTS

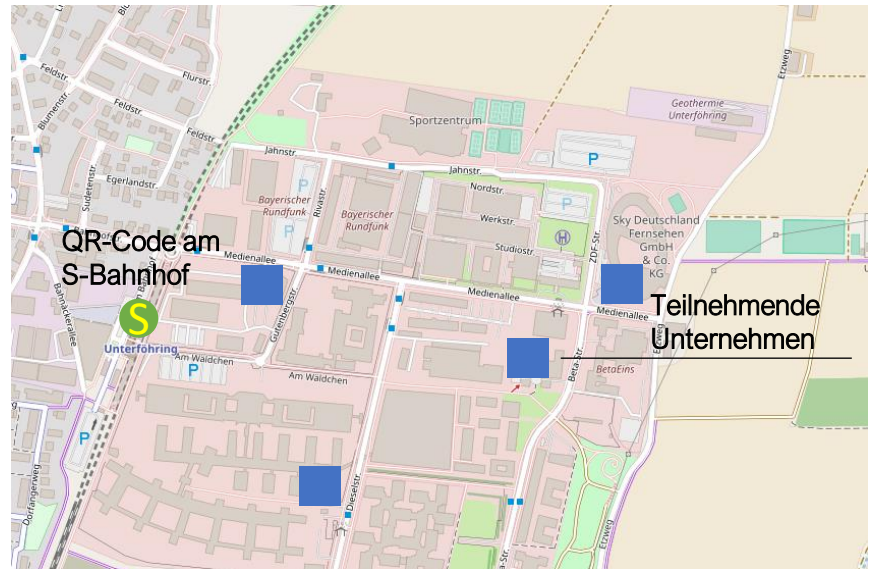


# FAHRGEMEINSCHAFTEN DURCH PENDLERNETZ.DE GEWERBEGEBIET UNTERFÖHRINGEN

## KURZBESCHREIBUNG

Die Plattform „[unterfoehring.pendlernetz.de](http://unterfoehring.pendlernetz.de)“ ist eine vom ADAC und [fahrgemeinschaften.de](http://fahrgemeinschaften.de) entwickelte Plattform, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern und zu fördern. Die Plattform zeigt nicht nur die Standorte von Mitarbeitenden des selben Unternehmens, sondern auch von Beschäftigten in der Umgebung an. Dadurch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich potenzielle Fahrgemeinschaften bilden können. Über die Plattform kann unkompliziert miteinander kommuniziert werden.

## TEILNEHMENDE UNTERNEHMEN



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)

## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Betriebliches  
Mobilitätsmanagement

## ZIELORIENTIERUNG

- Verringerung alleinfahrender Berufspendler
- Anbindung an den ÖPNV bzw. Alternative bei Ausfall

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte im Gewerbegebiet und Dienstreisen (Berufspendler unter 100 km)
- Kommunen (Name der Plattform wird dann zum Namen der Kommune hin geändert)

## ZEITRAUM

- Fahrgemeinschaftsplattform seit 2015 → erste Beitritte
- Beitritt weiterer Betriebe im Okt. 2018
- Bundesweite Werbung seit Nov. 2018
- QR-Code am S-Bahnhof seit Feb. 2019: Wenn keine Bahn oder kein Bus fährt, kann Penderportal eine Alternative sein

## AKTEURE

- ADAC-Mitfahrclub, Allianz, „[fahrgemeinschaft.de](http://fahrgemeinschaft.de)“

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Entwickelt vom ADAC-Mitfahrclub und „[fahrgemeinschaft.de](http://fahrgemeinschaft.de)“
- Für alle Unternehmen des Gewerbegebiets
- Positive Resonanz – 4 Unternehmen
- Kostenlos für Kommunen, keine Kosten für Betriebe (Anmeldung und Vermittlung ist kostenlos)

# EINFÜHRUNG VON PENDLERPORTAL AM STARTKLahr-AREAL UND DER REGION

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Ca. 80% der Berufspendler fahren alleine mit dem Pkw zur Arbeit

## ZIEL

- Reduktion des Pkw Aufkommens
- Verringerung des CO2 Ausstoßes

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr-Areals, Beschäftigte in der Region Ortenau

## VORAUSSETZUNGEN

- Hohe Anzahl an Anmeldungen bei Pendlerportal („kritische Masse“)
- Unternehmen, die Pendlerportal unterstützen durch Anmeldung
- Als Anreiz: können Unternehmen Fahrgemeinschaftsplätze vor der Tür zum Betrieb ausschreiben
- QR-Code am Bahnhof als Alternative zum ÖPNV

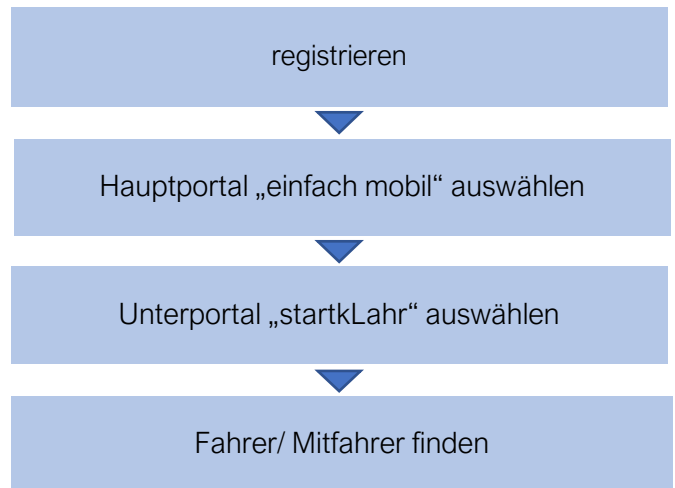
## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
  - Mitarbeiteranzahl am Areal: ca. 5000, Tendenz steigend
  - Fahrgemeinschaften werden teilweise intern in Firmen bereits gegründet
  - Pendlerportal wird über die regionsübergreifende App RegioMove (in Arbeit) unterstützt
- Negativ: keine bestehenden Anreize seitens der Unternehmen, um Fahrgemeinschaften zu gründen

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie kann man Fahrgemeinschaften im öffentlichen Raum sichtbar machen? Können gekennzeichnete Drop-on/ Drop-off Punkt helfen?
- Sind weitere Anreize nötig (z.B. Sachpreise)?
- Wie werden Unternehmen für die Plattform gewonnen?
- Welche weiteren Maßnahmen lassen sich mit dem Pendlerportal verknüpfen (z.B. Parkplätze für Fahrgemeinschaften)?

## SO FUNKTIONIERTS

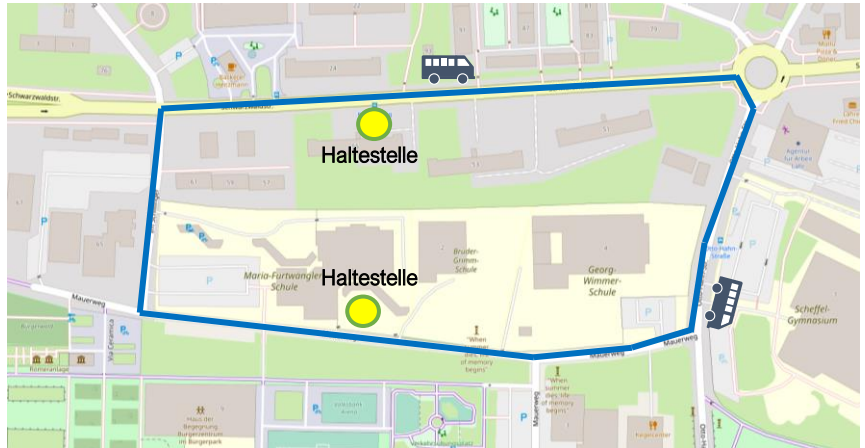


# AUTONOMER SHUTTLEBUS LANDESGARTENSCHAU LAHR

## KURZBESCHREIBUNG

Vom 14. Juli bis zum 30. September 2018 wurde in der Stadt Lahr im Rahmen der Landesgartenschau zum ersten Mal ein autonomer Bus im öffentlichen Straßenverkehr in Baden-Württemberg getestet. Die Besucher hatten die Möglichkeit auf einer Strecke von 1,4 km an zwei Haltestellen einzusteigen. Der autonome Bus wurde elektrisch angetrieben. Im Shuttle befand sich ein Sicherheitsbegleiter, der im Notfall hätte eingreifen können.

## VERORTUNG



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)

## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Testen eines autonomen Busses im öffentlichen Straßenverkehr

## ZIELGRUPPE

- Besucher der Landesgartenschau

## ZEITRAUM

- 14. Juli – 30. September

## AKTEURE

- SWEG, Stadt Lahr, Landratsamt, TÜV Süd, Regierungspräsidium Freiburg, Polizei, Fahrzeughersteller EasyMile (Continental-Beteiligung)

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Feste Fahrstrecke von 1,4 km
- 2 Haltestellen
- Sicherheitsbegleiter, der bei Bedarf eingreifen kann
- Kein fester Fahrplan
- Kapazität: 6 Passagiere
- Mobilitätseingeschränkte Personen können über ausfahrbare Rampe ein- und aussteigen
- Geschwindigkeit: 15 Kilometer pro Stunde



# AUTONOMER SHUTTLE ALS ERGÄNZUNG ZUM KLASSISCHEN ÖPNV

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Seltene Busverbindungen vom Bahnhof zum starkLahr-Areal
- Westareal nur durch die Linie 100 erschlossen
- fehlende Anreize den ÖPNV zu nutzen

## ZIEL

- Verbesserung der Anbindung zum Bahnhof und auf dem Areal
- Wegfall/ Verringerung der Wartezeit am Bahnhof

## ZIELGRUPPE

- Aktive/ potenzielle ÖPNV-Nutzer
- Gäste

## VORAUSSETZUNGEN

- Finanzierung eines Shuttle Bus
- Bei flexibler Buchung ist die Einrichtung einer App notwendig
- Einleseprozess

## MÖGLICHE VERORTUNG



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
  - Mögliche Mobilitätsstationen können als Haltestellen dienen
- Negativ:
  - potenziell wenige Nutzer zu Beginn, da nur ein sehr geringer Anteil der Beschäftigten den ÖPNV nutzt

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie wird Shuttle Bus finanziert?
- Wie verhalten sich Kosten und Nutzen?
- Wer sind die potenziellen Nutzer?
- Wie wird der autonome Bus angefordert?



# SHUTTLE BUSSE ERGÄNZEN DEN ÖPNV MERCEDES-BENZ WERK IN RASTATT

## KURZBESCHREIBUNG

Zwischen dem Mercedes-Benz Werk Rastatt und dem Bahnhof Rastatt pendelt seit 2019 ein Shuttle-Bus. Auf einer festen Route fährt er drei Stationen entlang der Verwaltungsgebäude an. Das Angebot wird durch das Jobticket für Mitarbeitende unterstützt.

## ANBINDUNG



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

## HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

## ZIELORIENTIERUNG

- Ergänzung des ÖPNVs
- Verbindung von Gebäuden auf einem Areal
- Angebot für die letzte Meile zum Werk oder Bahnhof schaffen

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des Areals, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln das Werk erreichen

## ZEITRAUM

- Anschluss an den ÖPNV im Juli 2019

## AKTEURE

- Mercedes-Benz Rastatt stellt Fahrzeuge und Fahrer

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Wartezeiten von ca. 25 Minuten am Bahnhof Rastatt für reguläre Buslinie
- Stationen auf dem Gelände
- Shuttle-Busse mit WLAN ausgestattet
- Anreiz: Jobticket



# STARTKL AHR-FLUGHAFEN-SHUTTLE ALS ERGÄNZUNG ZUM KLASSISCHEN ÖPNV

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Seltene Busverbindungen vom Bahnhof zum startkLahr-Areal
- Westareal nur durch die Linie 100 erschlossen
- fehlende Anreize den ÖPNV zu nutzen

## ZIEL

- Verbesserung durch flexiblere Anbindung zum Bahnhof und auf dem Areal
- Wegfall/ Verringerung der Wartezeit am Bahnhof

## ZIELGRUPPE

- Aktive/ potenzielle ÖPNV-Nutzer

## VORAUSSETZUNGEN

- Finanzierung eines Shuttle Bus (und des Personals)
- Kooperationen mit Unternehmen / SWEG
- Bei flexibler Buchung ist die Einrichtung einer App oder Telefonservices notwendig
- Unterstützung des Betriebs durch Jobtickets

## MÖGLICHE STRECKENABSCHNITTE



Quelle: eigene Darstellung  
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
  - Mögliche Mobilitätsstationen können als Haltestellen dienen
- Negativ:
  - potenziell wenige Nutzer zu Beginn, da nur ein sehr geringer Anteil der Beschäftigten den ÖPNV nutzt

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie wird Shuttle Bus finanziert? Wie verhalten sich Kosten und Nutzen?
- Ist das Konzept flexibel genug um auf die unterschiedliche Zeiten der Betriebe zu reagieren?



# ERFOLGREICHE EINFÜHRUNG DES JOB-TICKETS AACHEN - ABIOMED

## KURZBESCHREIBUNG

Das Unternehmen Abiomed führte im Rahmen des Projektes „Aachen clever mobil“ die Kostenübernahme für das JobTicket für seine Beschäftigten ein. Mit diesem Ticket können die Mitarbeitenden nicht nur zur Arbeit fahren, sondern auch in der Freizeit im ganzen Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes unterwegs sein.

## AVV Konditionen

### Arbeitnehmer und -geber profitieren

Unternehmen ab 15 Mitarbeitenden können das Job-Ticket zu einem festen Preis erwerben. Der Arbeitgeber erwirbt das Job-Ticket für alle Mitarbeiter und gibt es an diese als persönliche Tickets weiter.

### Geltungsbereich und -dauer

Das Job-Ticket gilt rund um die Uhr im AVV-Gesamtnetz.

### Unterwegs zur Arbeit und in der Freizeit

Montags bis freitags ab 19:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig zur Familien- und Gruppenkarte - denn dann können ein weiterer Erwachsener und 3 Kinder unter 15 Jahren kostenlos mitfahren.

Vgl.: AVV 2021

<https://avv.de/de/tickets/tickets-fuer-bus-bahn/job-ticket>

## HANDLUNGSFELDER

Betriebliches  
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsangebote

## ZIELORIENTIERUNG

- Mitarbeitenden Anreiz bieten den ÖPNV zu nutzen
- Attraktivitätssteigerung des Betriebs

## ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des Unternehmens Abiomed

## ZEITRAUM

- Einführung der Kostenübernahme: Sommer 2018

## AKTEURE

- Abiomed, IHK, Land NRW und Europäische Union (unterstützt Modellprojekt AachenMooVe!)

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Mobilitätskoordinator im Unternehmen Abiomed
- Modellversuch „Aachen clever mobil“ im Rahmen des Projektes #AachenMooVe! → entwickelt von der Stadt Aachen, IHK Aachen und 7 Unternehmen, unterstützt von ASEAG und AVV
- Jobticket:
  - Ticketkosten 26,80€ (Stand November 2019)
  - Abends und am Wochenende kann ein weiterer Erwachsener und bis zu drei Kindern kostenfrei mitgenommen werden

# JOB-TICKET ÖPNV-ANREIZ FÜR MITARBEITENDE

## ADRESSIERTES PROBLEM

- Fehlende Motivation zur Nutzung des ÖPNV (u. a. aufgrund der Kosten für Tickets)
- Zu viel Autoverkehr am Areal

## ZIEL

- Über Vergünstigungen und Angebote Anreize zur Nutzung des ÖPNVs setzen
- ÖPNV-Nutzung vereinfachen/ vergünstigen
- Betriebe am Areal für Arbeitnehmer attraktiver machen

## ZIELGRUPPE

- Arbeitnehmer (Beschäftigte im Areal)

## VORAUSSETZUNGEN

- Unternehmen muss am Jobticket Programm beteiligt sein bzw. Jobticket Zuschüsse gewähren
- Negativ: ÖPNV-Anbindungen und ÖPNV-Infrastruktur im Areal ungenügend - diese bleibt auch bei Ticketvergünstigungen unattraktiv

## ÜBERSICHT ANGEBOTE

### Europass-Monatskarte

Zusatzkarte, die im Stadtverband Strasbourg Eurométropole und in einem Teilbereich der TGO gültig ist.

### Job-Ticket

Vergünstigtes Abonnement (12 Monatskarten zum Preis von 9,5)

### Job-Ticket BW

Vergünstigtes Abonnement für Mitarbeitende der Landesverwaltung mit einem 25€ Zuschuss monatlich

### Pendler Abo fanta 5

Für Pendler zwischen zwei benachbarten Verbänden. Zwei Verbundzeitkarten können in Kombination gebucht werden.

Vgl.: TGO Ortenaulinie

<https://www.ortenaulinie.de/Startseite/Fahrkarten/jobticket.html>

## RAHMENBEDINGUNGEN

- Jobticket
  - Mindestlaufzeit 1 Jahr
  - Bestätigung des Arbeitgebers notwendig
  - Angebot: 12 Fahrkarten für die jeweiligen Kalendermonate zum Preis von 9,5
  - Zusätzlich gilt das Jobticket an Samstagen, Sonn-/Feiertagen im gesamten Netz der TGO und auf der Tramlinie Kehl-Straßburg
  - An diesen Tagen berechtigt das Ticket ebenfalls zur Mitnahme einer weiteren erwachsenen Person und zwei (oder allen eigenen) Kindern unter 15 Jahren
  - Ticket-Abo ist persönlich und nicht übertragbar

## DISKUSSIONSFRAGEN

- Gibt es ausreichend Abnehmer bzw. Interessierte für das Jobticket?
- Könnte die Einführung des Jobtickets in den Unternehmen am Areal ein Anstoß zur Verwirklichung einer besseren ÖPNV-Infrastruktur sein?



## Quellenverzeichnis

Mobilitätsmanagement Kiel

- <https://www.kielregion.de/mobilitaet/>

Parklets für Stuttgart

- <http://www.parklet-stuttgart.de/>
- <http://www.r-n-m.net/projekte/#project-315>

Hol- und Bringzonen

- [https://www.nw.de/lokal/kreis\\_guetersloh/guetersloh/22490561\\_So-kommen-die-Hol-und-Bringzonen-vor-fuenf-Grundschulen-in-Guetersloh-an.html](https://www.nw.de/lokal/kreis_guetersloh/guetersloh/22490561_So-kommen-die-Hol-und-Bringzonen-vor-fuenf-Grundschulen-in-Guetersloh-an.html)
- <https://www.kreis-guetersloh.de/themen/energie-klima/klimabildung/lass-t-uns-laufen-weniger-elterntaxis-an-meiner-schule/19-06-24-projektarbeit-evaluierung-und-monitoring-des-projektes-lass-und-laufen-sicher.pdf?cid=iyv>

Mobilitätsstationen in Offenburg – gezielter Einsatz von Verkehrsmitteln

- <http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749>

Gewerbegebiet Quickborn - Verbesserte Anbindung durch nextbike

- <https://www.quickborn1.info/2019/04/22/dritter-standort-f%C3%BCr-das-fahrradleihsystem-am-akn-bahnhof-quickborn/>

Marburg – Grüne Welle für Radfahrer

- <https://press.siemens.com/global/de/feature/marburg-ermoeglicht-die-gruene-welle-fuer-fahrradfahrer>

Gewerbegebiet Unterföhringen – Fahrgemeinschaften durch Pendlernetz.de

- <https://www.merkur.de/lokales/muenchen-lk/unterfoehring-ort29618/unterfoehring-mehr-fahrgemeinschaften-adac-startet-pendler-plattform-13031512.html>
- <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/mitfahr-initiative-gemeinsam-durch-den-stau-1.4326120>

Alnatura – Fahrradparkhaus für Fahrräder

- <https://www.fr.de/rhein-main/darmstadt/darmstadt-ort28564/darmstadt-duschen-radfahrer-13264771.html>
- <https://www.alnatura.de/de-de/ueber-uns/presse/archiv-2019/alnatura-fahrradfreundlich>

VADUE – Reparaturwerkstatt für Fahrräder

- <https://nachhaltigkeitsbericht.vaude.com/gri/umwelt/arbeitsweg.php>
- <https://nachhaltigkeitsbericht.vaude.com/gri/umwelt/mobilitaet-bei-VAUDE.php>

Stadt Lahr – Shuttle Busse

- <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjdz9Cops3uAhUSahQKHbokBwcQFjADegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fwww.sweg.de%2Fhtml%2Fmedia%2Fdl.html%3Fi%3D36405&usg=AOvVaw1myR9an-ScdWRDn3P-EuRt>

Mercedes-Benz Werk in Rastatt – Shuttle Busse ergänzen den ÖPNV

- <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Neues-Mobilitaetskonzept-zur-Reduzierung-des-Werksverkehrs--Sportlich-in-den-Fruerhling-Das-Pilotprojekt-Mit-dem-Rad-ins-Werk-startet-im-Mercedes-Benz-Werk-Rastatt.xhtml?oid=42994944>
- <https://blog.mercedes-benz-passion.com/2019/07/neuer-shuttle-service-fuer-mitarbeiter-im-werk-rastatt/>
- [https://www.youtube.com/watch?v=Hx\\_SAQq1xkg](https://www.youtube.com/watch?v=Hx_SAQq1xkg)

## Quellenverzeichnis

Abiomed – Jobticket/ SWEG JobTicket

<https://avv.de/de/aktuelles/neuigkeiten/modellversuch-aachen-clever-mobil-abiomed-ist-vorbild-f%C3%BCr-das-job-ticket>

<https://avv.de/de/tickets/tickets-fuer-bus-bahn/job-ticket>

<https://www.ortenaulinie.de/Startseite/Fahrkarten/jobticket.html>

## Herausgeber

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

## Projektkoordination

Svenja Brutsch  
startkLahr  
AIRPORT & BUSINESS PARK RAUM LAHR  
IGZ Raum Lahr GmbH  
Europastr. 1  
D-77933 Lahr

## Wissenschaftliche Begleitung (Fraunhofer IAO)

Patrick Ruess  
Anna Selina Staffa

## Verfasser

Svenja Brutsch  
Patrick Ruess  
Anna Selina Staffa

## Stand

Februar 2021

Das Vorhaben (Akronym: **RegioMobility**, FKZ: 01UV2042) wird im Rahmen des Programms „MobilitätsWerkStadt 2025“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

**ready for mobility**

**startkLahr**  
AIRPORT & BUSINESS PARK  
RAUM LAHR

**FONA**  
Forschung für Nachhaltige  
Entwicklung  
BMBF

Kooperationspartner

 **Fraunhofer**  
IAO

GEFÖRDERT VOM

 **Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung**