

## BMM HOCH DREI – Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Modellregion Bergisches Städtedreieck ausrollen

18. Dezember 2019

Ziel des Projektes BMM HOCH DREI war es, am Fall der Modellregion Bergisches Städtedreieck zu untersuchen, wie durch einen neuartigen Quartiersansatz das Betriebliche Mobilitätsmanagement ausgeweitet werden kann. Damit sollten neue Potenziale für Betriebliches Mobilitätsmanagement in Quartieren, Städten und Regionen erschlossen werden. Die Ergebnisse sowie zentrale Fragestellungen des Projekts wurden auf einer Abschlusskonferenz im Mai 2019 vorgestellt. Das Forschungsprojekt wurde mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Wirtschaftsministerium NRW gefördert und zum 30.6.19 abgeschlossen.



Foto: Wuppertal Institut / Andreas Fischer Fotodesign

Der quartiersbezogene Ansatz war das Besondere dieses Projektes. Benachbarte Betriebe stimmen ihre Mobilitätsmaßnahmen, Kampagnen, Verhandlungen mit Mobilitätsdienstleistern oder mit der Stadt untereinander ab, schaffen dadurch Synergien und gewinnen mehr Marktmacht, etwa bei den Konditionen für Carsharing oder für vergünstigte Jobticket-Angebote. Der Quartiersansatz entfaltete seine Vorteile bereits bei der Unternehmensansprache und der Maßnahmenentwicklung, insbesondere aber bei der Ansprache zentraler Akteure der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung und der Mobilitätsdienstleister sowie bei der gemeinsamen Maßnahmenumsetzung. Im Projekt wurden sieben verschiedene Quartierstypen untersucht: Gewerbegebiet, Großunternehmen mit

Nachbarschaft, Mischgebiet mit Wohnen und Gewerbe, Rathaus und Umfeld, Bürogebiet, Infrastrukturband und Hochschule. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nutzungen, räumlichen Lage, verkehrlichen Anbindung, Einwohner- und Beschäftigendichte und bieten unterschiedliche Voraussetzungen für Konzepte des BMMs.

Insgesamt wurden in diesen sieben Quartierstypen in den drei Städten des Bergischen Städtedreiecks, Remscheid, Solingen und Wuppertal 30 Betriebe und Verwaltungen, analysiert. Es wurden:

- über 13.000 Wohnstandorte von Beschäftigten betrachtet,
- über 4.000 Fahrten mit Fuhrparkfahrzeugen untersucht,
- exemplarisch rund 750 Dienstreisen analysiert,
- über 2.500 Beschäftigte interviewt,
- fast 5.000 Beschäftigte und Studierende der Bergischen Universität Wuppertal befragt.

Auf diesen Grundlagen wurden für die einzelnen Betriebe klassische Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements aus den Bereichen Information, Koordination und Kommunikation entwickelt: Zum Beispiel eine Mobilitätsberatung der Beschäftigten, eine Beschäftigtenberatung besonders zum Radverkehr durch innerbetriebliche Fahrradscouts, vergünstigte Kredite für Pedelecs, die innerbetriebliche Werbung für neue Jobtickets oder die Durchführung betrieblicher Mobilitätstage. Darüber hinaus wurden betriebsübergreifend für die Quartiere Konzepte und Maßnahmen entworfen und gemeinsam mit den Akteuren diskutiert. Damit wurden Synergien für innovative Mobilitätsoptionen geschaffen – zum Beispiel

verbesserte Anbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Mit den Umsetzungsprozessen wurde begonnen und dabei Erfahrungen gesammelt. Die Ergebnisse und Prozesse wurden wissenschaftlich evaluiert.

Die Projektergebnisse zeigen: Der überbetriebliche Quartiersansatz in Kombination mit dem klassischen Mobilitätsmanagement funktioniert. Die Prozesse und die Produkte schaffen viele Angebote und Vorteile im Sinne der Strategietrias: Vermeiden. Verlagern. Verbessern.

In manchen Betrieben wird Verkehrsvermeidung nun konkret angegangen durch neue organisatorische Lösungen, die moderne IuK-Technologien nutzen, z. B. Telekonferenzen, Homeoffice-Angebote oder Videovorlesungen.

Zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden in allen drei Städten in mehreren Quartieren und Betrieben kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs wie Fahrradabstellanlagen, verbesserte Radverkehrsverbindungen, verbesserte Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr konkret vorbereitet bzw. sind bereits umgesetzt. Die Betriebe und die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung arbeiten dafür zusammen.

Quartiersbezogene Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV wie Optimierungen im Busliniennetz wurden bzw. werden in allen drei Städten realisiert. Neue, besonders preiswerte Quartierstickets für den ÖPNV werden in Solingen und Wuppertal überbetrieblich vermarktet.

Zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz werden vorhandene Carsharingangebote für die einzelbetriebliche und die überbetriebliche Nutzung in Wuppertal ausgeweitet. Diese Gemeinschaftsangebote können nun viele einzelne Firmenfahrzeuge bzw. private Pkw für Dienstreisen ersetzen. Dadurch wird die Effizienz bei den Dienstreisen mit Pkw gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen in doppelter Weise gesteigert: Organisatorisch werden die einzelnen Pkw besser ausgelastet und technisch bieten die Carsharingfahrzeuge immer den effizientesten, CO<sub>2</sub>-sparsamsten Standard ihrer jeweiligen Fahrzeugklasse. Und die neu eingerichtete „Mitfahrbank“ am Campus Haspel (in Betrieb) und am Campus Griffenberg (in Vorbereitung) dient dazu, die Effizienz des Pkw-Besetzungsgrades im motorisierten Individualverkehr zwischen den beiden Hochschulstandorten zu steigern.

In allen beteiligten Betrieben wurden die innerbetrieblichen Mobilitätszuständigen z. B. die Nachhaltigkeitsbeauftragten, Personalverantwortlichen, Facility Manager\*innen oder Geschäftsführungen bestärkt bei ihrem Engagement für eine zukunftsfähige Gestaltung der betrieblich verursachten Mobilität. In der Prozessevaluation zeigt sich, dass es für den Erfolg im Betrieb sowohl auf das Commitment der Leitungsebene als auch auf das Engagement der Arbeitsebene ankommt. In etlichen Betrieben wurden auch Prozesse für das Betriebliche Mobilitätsmanagement mit längerfristiger Perspektive angestoßen.

In einigen Quartieren ist es gelungen, „Quartiers- Mobilitätsmanager“ zu gewinnen, die das Betriebliche Mobilitätsmanagement und den Quartiersansatz auch nach dem Abschluss des Forschungsprojektes weiter voranbringen wollen. Teilweise sind das engagierte Personen in den Betrieben, z. B. innerbetriebliche Nachhaltigkeitsbeauftragte, die ihre Arbeit um den Schwerpunkt Betriebliches Mobilitätsmanagement erweitern und aus ihrem Betrieb auch auf benachbarte Betriebe ausstrahlen. Teilweise sind es bereits vorhandene Quartiersmanagerinnen wie in Remscheid, die das quartiersweite Betriebliche Mobilitätsmanagement als neuen Aufgabenschwerpunkt aufnehmen. Teilweise sind es auch Personen, die durch das Projekt diese Rolle neu übernommen haben.

Das Forschungsprojekt BMM HOCH DREI hat das Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement regional ausgerollt – zur Stärkung einer zukunftsfähigen Mobilität im Bergischen Städtedreieck. Im Forschungsprojekt wurden die Prozesse und die Wirkungen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Betriebe und die Quartiere evaluiert.

Auf der Grundlage der wissenschaftlichen Evaluation der Projektergebnisse hat das Projekt Empfehlungen abgeleitet, die eine bundesweite Übertragung des im Bergischen Städtedreieck entwickelten BMM-Konzepts ermöglichen und damit die Ausweitung des Mobilitätsmanagements in ganz Deutschland unterstützen.

Weitere Informationen finden Sie [hier](#).