

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Themenfeld 7, 3. Sitzung Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“, 09.10.2019

Verlaufsprotokoll

Teilnehmer/innen:

1. Dr. Anne Benner, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
2. Fabian Bergk, ifeu
3. Matthias Beß, Pro Bahn BW e.V.
4. Torben Bookholt, Gemeindetag Baden-Württemberg
5. Damir Brasnic, IG Metall
6. Dr. Brigitte Dahlbender, stv. Vorsitzende des Themenfelds „Gesellschaft und Mobilität“
7. Bernd Ebert, Landesseniorenrat Baden-Württemberg
8. Lutz Engel, e-mobil BW
9. Staatsrätin Gisela Erler, Staatsministerium Baden-Württemberg, Vorsitzende des Themenfelds „Gesellschaft und Mobilität“
10. Sander Frank, Jugendbeirat Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg
11. Simon Gottowik, VCD e.V., bisher als Bürger teilgenommen
12. Daniela Grosser, ADAC Baden-Württemberg
13. Thomas Horlohe, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
14. Christian Klasen, IFOK GmbH
15. Dr. Benedikt Krams, MatchRiderGo
16. Steffen Kraus, Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg
17. Leon Lechner, IFOK GmbH
18. Markus Lorenz, Städtetag Baden-Württemberg
19. Laurin Lüssenheide, Landeschülerbeirat Baden-Württemberg
20. Anne Niedoba, Staatsministerium Baden-Württemberg
21. Jutta Pagel-Steidl, Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderungen
22. Alexandros Parassidis, Staatsministerium Baden-Württemberg
23. Tony Pleschinger, Verband der Automobilindustrie / Bosch GmbH
24. Katharina Promoli, VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
25. Lisanne Pucher, IFOK GmbH
26. Dr. Ingo Rohlf, Fuss e.V.
27. Jennifer Rübel, IFOK GmbH
28. Susann Schäfer, Staatsministerium Baden-Württemberg
29. Regine Stachelhaus, stv. Vorsitzende des Themenfelds „Gesellschaft und Mobilität“
30. Dr. Gudrun Zühlke, ADFC Baden-Württemberg



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Agenda:

- | | |
|-------|---|
| TOP 1 | Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung |
| TOP 2 | Einführung in das Thema „Mobilitätsmanagement umsetzen“,
<i>Fabian Bergk, ifeu</i> |
| TOP 3 | Impuls Mobilitätsmanagement in Baden-Württemberg,
<i>Thomas Horlohe, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg</i> |
| TOP 4 | Arbeit in Kleingruppen |
| TOP 5 | Sammlung und Diskussion der Ergebnisse im Plenum |
| TOP 6 | Blick auf den weiteren Prozess des Runden Tisches |
| TOP 7 | Ausblick und Verabschiedung |

Anlagen:

- | | |
|--------------------|--|
| Anlage I: | Rahmenpräsentation inkl. Präsentation ifeu |
| Anlage II: | Präsentation Verkehrsministerium BW |
| Anlage III: | Ergebnisdokument |

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

TOP 1: Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung

Begrüßung durch Gisela Erler, Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung im Staatsministerium Baden-Württemberg

- Begrüßung und Dank an die Teilnehmer und Teilnehmerinnen.
- Wertschätzung zum Austausch der Teilnehmenden des Runden Tisches und den von ihnen generierten Ergebnissen. Diese nehmen einen hohen Stellenwert im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft ein.

Begrüßung durch Dr. Brigitte Dahlbender, stellvertretende Vorsitzende Themenfeld „Gesellschaft und Mobilität“

- Begrüßung und Dank an die Teilnehmer und Teilnehmerinnen.
- Kurzer Rückblick auf die vergangenen Sitzungen.

Begrüßung durch Regine Stachelhaus, stellvertretende Vorsitzende Themenfeld „Gesellschaft und Mobilität“

- Begrüßung und Dank an die Teilnehmer und Teilnehmerinnen.
- Der bevorstehende Strukturwandel wird die Fahrzeugindustrie grundlegend verändern.
- Unterstreichung der hohen Relevanz des Themas Pendeln in Baden-Württemberg und der durch neue Angebote, Antriebe und Arbeitsformen entstehenden anspruchsvollen Aufgaben.

Begrüßung durch Christian Klasen, Mitglied der Geschäftsfeldleiter „Verkehr und Mobilität“ der IFOK GmbH, Moderator des Runden Tisches

- Begrüßung und Vorstellung der neuen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, Fachreferenten sowie Mitglieder des Organisationsteams bestehend aus ifeu und IFOK.
- Kurzer Rückblick auf die bisherigen Ergebnisse des Runden Tisches (siehe Anlage I).
- Résumé über den Stellenwert des Pendelns in Baden-Württemberg für den Strategiedialog Automobilwirtschaft. Die Verkehrsbelastung steigt. Pendlerinnen und Pendler sind Arbeitnehmende, deren Perspektiven in verschiedenen Szenarien einfließen muss.
- Bitte an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sich selbst als Teil der Gesellschaft zu hinterfragen und so in einen Dialog zu treten, der praxisorientierte Antworten liefert.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

- Gesamtschau über den Programmablauf. Die Mitglieder des Runden Tisches stellen sich kurz mit Namen, Organisation und fachlichen Hintergrund vor.

TOP 2: Einführung in das Thema „Mobilitätsmanagement umsetzen“

Vorstellung der Thematik und Setzung des inhaltlichen Rahmens durch Fabian Bergk, ifeu

- *Präsentation zum Vortrag siehe Anlage I, Folie 15ff.*

TOP 3: Impuls Mobilitätsmanagement in Baden-Württemberg

Vorstellung der Thematik durch Thomas Horlohe, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

- *Präsentation zum Vortrag siehe Anlage II*

Diskussion der Thematik im Plenum:

- Das Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ unterstützt Unternehmen und Behörden auf ihrem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Eine Finanzierung des Programms über die nächsten Jahre hinweg ist nicht gesichert.
- Die individuelle Fahrradförderung des Landes BW wird von Herrn Horlohe als ein Kernangebot hervorgehoben.
- Eine bereits in Betrieb genommene App für Mitfahrgelegenheiten wird nicht weiterverfolgt. Nutzerinnen und Nutzer haben das Produkt nicht angenommen. Benötigte Mobilitätsdaten, welche für ein Funktionieren der App unabdingbar sind, fehlen.
- Allgemeine Informationen zum Thema Mobilitätsmanagement, das damit verbundene Förderprogramm des Landes sowie eine Zusammenstellung wirkungsvoller Maßnahmen finden sich auf der [Webseite des Verkehrsministeriums](#).

TOP 4: Arbeit in Kleingruppen

In drei Kleingruppen wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert, welche Aspekte bei der Förderung von Mobilitätsmanagement berücksichtigt werden müssen und welche, damit einhergehenden Handlungsempfehlungen an Politik, Wirtschaft und Gesellschaft für ein

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Mobilitätsmanagement der Zukunft ausgesprochen werden können. Die Diskussion erfolgte anhand der folgenden drei Zieldimensionen

- **Neue Mobilitätskultur** / Mehr Fahrradnutzung beim Pendeln
- **Neue Dienstleistungen** / Steigerung Attraktivität für mehr ÖPNV (inkl. Ride-Sharing)
- **Neue Individualmobilität** / weniger Fahrten mit Autos mit Verbrennungsmotoren bei gleichbleibender Mobilität

Die Zieldimensionen wurden so gewählt, dass sie auf den Ergebnissen der 2. Sitzung aufbauen: Die gemeinsam erarbeiteten Ansprüche an Mobilitätsmanagement dienen als Basis der Gruppenarbeit. Im Rahmen der Diskussion wurden sowohl die aktuelle Situation als auch künftige Entwicklungen einbezogen. Die Ergebnisse wurden anhand folgender Handlungsfelder erarbeitet und festgehalten:

- Information, Kommunikation, Aktivierung und Beratung
- Qualifizierung und Ressourcen der Umsetzenden
- Rahmenbedingungen und Förderungen für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Im Folgenden finden Sie eine kurze Darstellung des jeweiligen Diskussionsverlaufs.

Gruppe 1: Neue Mobilitätskultur / Mehr Fahrradnutzung beim Pendeln, *Moderation: Lisanne Pucher, IFOK*

- In Gruppe eins wurde zunächst grundsätzlich darüber diskutiert, wie die übergeordneten Ziele und Fragestellungen des Runden Tisches formuliert sein sollten. Auf Basis der in den vergangenen Sitzungen festgelegten Ziele des Runden Tisches und Ansprüchen an Mobilitätsmanagement wurde daraufhin diskutiert, wie Arbeitgebende Mobilitätsmanagement im Bereich der Förderung des Radverkehrs umsetzen können.
- Im Bereich Information, Kommunikation, Aktivierung und Beratung wurde festgehalten, dass insgesamt ein aktiveres Management von Mobilitätsmanagement und Radverkehrsförderung benötigt wird. Hierfür müssen passende Incentives entwickelt und angeboten werden.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

- Incentivierung kann über Bezuschussung stattfinden. Zum Beispiel sollte Radverkehr als Teil der (betrieblichen) Gesundheitsvorsorge gefördert werden. Hier können auch weitere Akteure wie z.B. Krankenkassen mit in die Verantwortung gezogen werden.
- Bei der Diskussion über Radverkehrsförderung in Unternehmen müssen die besonderen Gegebenheiten von KMU und Unternehmen im ländlichen Raum berücksichtigt werden.
- Angebote müssen insgesamt attraktiv gestaltet sein und den Spaß am Radfahren unterstützen.
- Es wird diskutiert, ob Radverkehrsförderung ohne Verbote und ohne Einschränkungen anderer Verkehrsmittel auskommt. Festgehalten wird, dass Verständnis wichtiger ist als Verbote. Das kann durch Austausch und Kommunikation verschiedener Akteure mit gegensätzlichen Positionen erreicht werden.
- Für einen solchen Austausch müssen Strukturen erarbeitet werden, die allen Akteuren eine Beteiligung ermöglicht und diese zusammenbringt. Um ergebnisorientiertes Arbeiten realisieren zu können, muss das jedoch gut gesteuert sein. Hier knüpft der nächste Punkt an:
 - Es wird ein buchbares „Generalunternehmen“ vorgeschlagen, das alle Leistungen der Radverkehrsförderung in Unternehmen (von Planung bis Umsetzung) aus einer Hand anbietet.
 - Die Implementierung von Radverkehrsförderung für KMU und kleinere Kommunen kann durch die Bildung von Zweckverbänden aus sich räumlich nahestehenden Unternehmen und Kommunen vereinfacht werden.
 - Als Rahmenbedingung wird festgehalten, dass Radfahrende mindestens gleichberechtigte Zufahrt zu Betrieben ermöglicht werden muss.
 - Insgesamt muss die Frage der Zuständigkeiten und Finanzierung geklärt werden.
 - Für mehr Radverkehrsnutzung müssen Angebote immer verfügbar sein (On-Demand) und flächendeckende und sichere Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

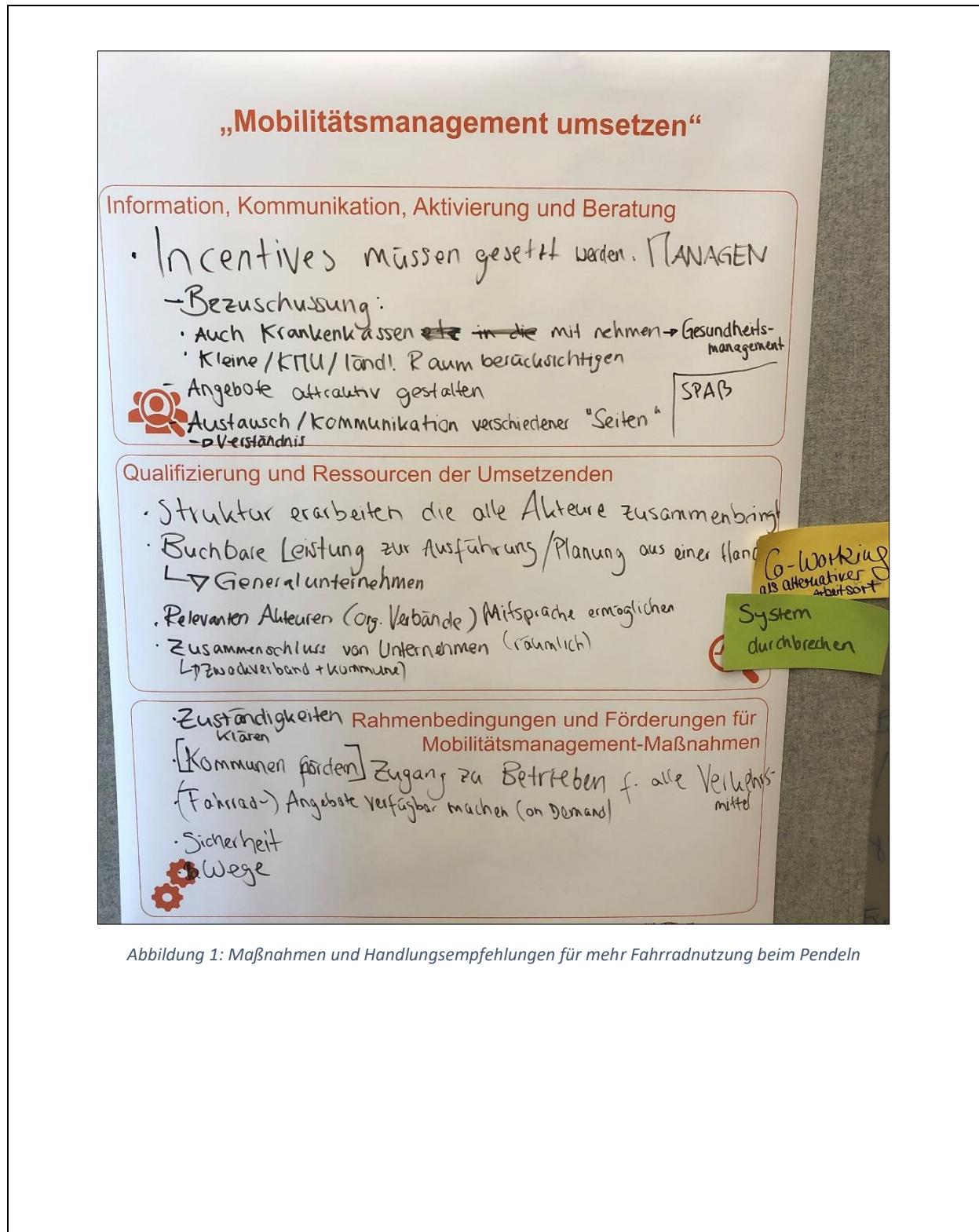


Abbildung 1: Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für mehr Fahrradnutzung beim Pendeln

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Gruppe 2: Neue Dienstleistungen / Steigerung Attraktivität für mehr ÖPNV (inkl. Ride-Sharing),

Moderation: Jennifer Rübél, IFOK

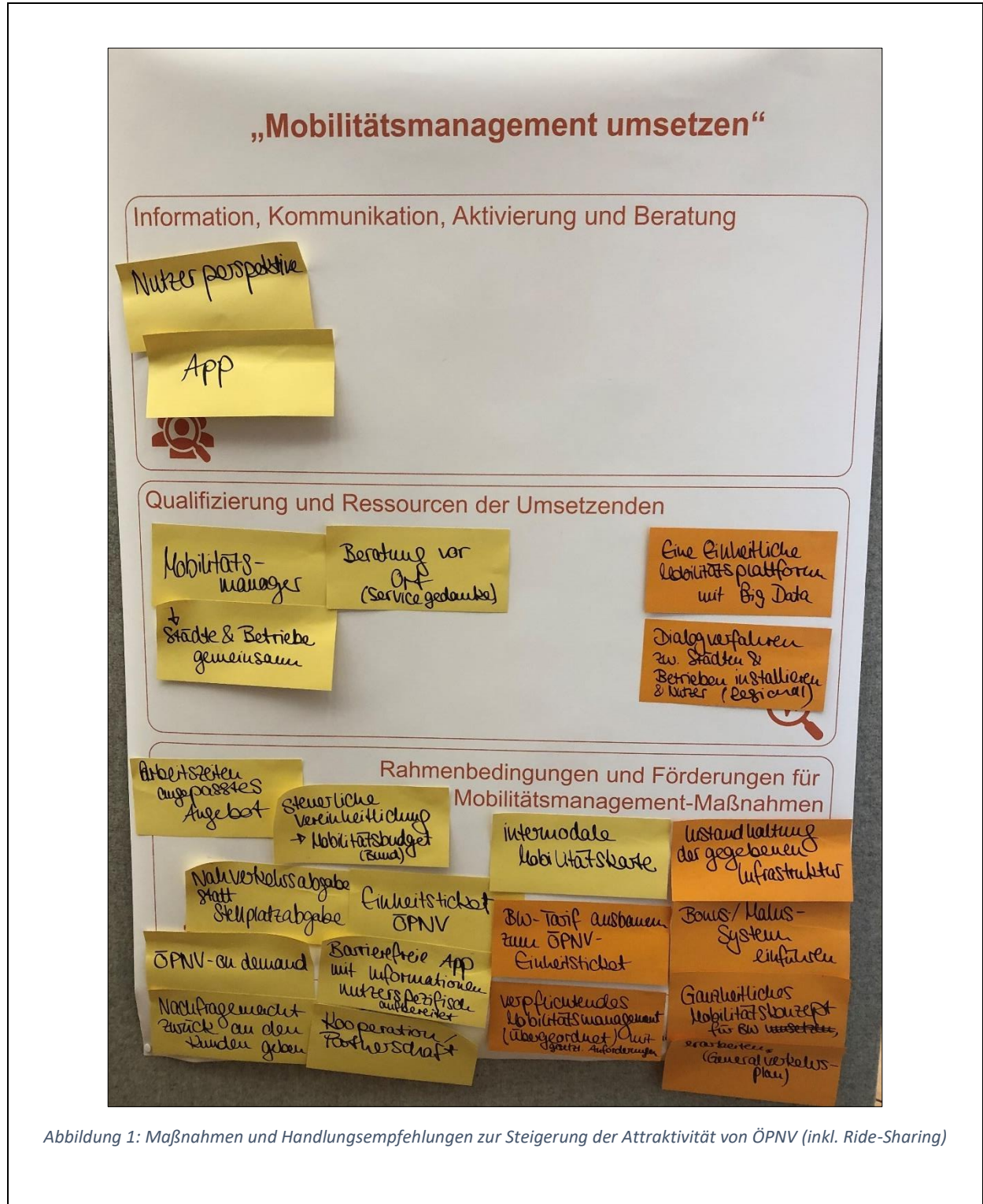
- Die Diskussion in Gruppe zwei fokussierten sich zu Beginn auf die in der 2. Sitzung formulierten Ansprüche an Mobilitätsmanagement in Bezug zu ÖPNV (inkl. Ride-Sharing). Diese wurden durch die Teilnehmenden erneut bestätigt.
- Die Nutzer-Perspektive wurde als Basis für die Bearbeitung künftiger Mobilitätsmanagement-Konzepte als äußerst wichtig empfunden. Hierfür könnte eine barrierefreie App zur Verfügung gestellt werden, die über die Nutzung von Big Data besonders nutzerorientiert aufgebaut ist.
- Ein weiterer nutzerorientierter Ansatz, der von der gesamten Gruppe gewünscht wurde, stellt ein einheitliches ÖPNV-Ticket für ganz Baden-Württemberg dar. Dieses einheitliche BW-Ticket könnte zu einer intermodalen Mobilitätskarte weiterentwickelt werden, um Dienstleistungen von Bus und Bahn bis hin zu Car-Sharing-Angeboten bedienen zu können. Diese gezielte Ausrichtung auf Nutzerbedürfnisse würde die Attraktivität durch die einfachere Handhabung unmittelbar steigern.
- Die Gruppe war sich einig, dass bereits gute Infrastruktur besteht. Diese muss jedoch in erster Linie instandgehalten werden, damit der Rahmen für ein noch effizienteres Mobilitätsmanagement gesetzt werden kann.
- Diskutiert wurde außerdem ein gemeinsames Dialogverfahren zwischen Unternehmen, Städten sowie Nutzerinnen und Nutzern, um so zu einem regional spezifischen Konzept zu gelangen. Hierbei sollen Zuständigkeiten in Form von Mobilitätsmanagern bestimmt und eine Beratung vor Ort ermöglicht werden.
- Eine Möglichkeit die Attraktivität von ÖPNV (inkl. Ride-Sharing) zu steigern, sehen die Teilnehmenden darin, das Angebot den Arbeitszeiten noch stärker anzupassen (bspw. über angepasste Winter- und Sommerfahrpläne).
- Eine weitere Überlegung einzelner Personen der Gruppe bestand darin, ÖPNV mit einem marktwirtschaftlichen Ansatz zu verfolgen, um so die Nachfragehoheit an den Kunden zurückzugeben. Anstelle einer planwirtschaftlichen Herangehensweise könnte die Subventionierung der Verkehrsanbieter an die Anzahl beförderter Personen gekoppelt werden. Über diesen Ansatz erhofft man sich die eigenständige Regulierung durch Nachfrage und Angebot, die ein übergeordnetes Mobilitätsmanagement obsolet werden lassen. Die

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Chancen, die sich über einen solchen Ansatz aufzutun wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern kontrovers aufgefasst.

- Eine steuerliche Vereinheitlichung durch den Bund soll in Form eines übergeordneten Mobilitätsbudgets eingeführt werden.
- Es besteht der Wunsch ein übergeordnetes verpflichtendes Mobilitätsmanagements einzuführen. Dieses soll mit gesetzlichen Anforderungen einhergehen und mit einem Bonus- / Malus-System verbunden werden.
- Als Basis von effizientem Mobilitätsmanagement wird die Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für BW (Generalverkehrsplan) betrachtet.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Gruppe 3: Neue Individualmobilität / weniger Fahrten mit Autos mit Verbrennungsmotoren bei gleichbleibender Mobilität, *Moderation: Fabian Bergk, ifeu*

- Grundsätzlich wurde Elektromobilität als geeigneter Ersatz für Verbrennerfahrzeuge gesehen, als Voraussetzungen für einen Umstieg in der Breite werden ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur, geringere Fahrzeugkosten, höhere Reichweite und das Angebot der Autohersteller gesehen.
- Insbesondere wurde als Hemmnis gesehen, dass Autohersteller nur begrenzt verbindliche Aussagen zu Lieferzeiten und Preisen liefern und Elektrofahrzeuge kaum im Vertrieb vorhanden sind.
- Für den Umstieg auf Elektromobilität müssen Firmen ihre Dienstwagenpolicy konsequent am CO₂-Ausstoß (über den Lebensweg) ausrichten. Als Maßnahmen dazu wurden Fahrverbote, Road Pricing, stärkere monetäre Förderung, höhere Transparenz/ Kommunikation der Umweltlasten und eine Besteuerung von Pkw nach Größe diskutiert.
- Bereits bei der Ausschöpfung der vorhandenen Fördermittel werden Schwierigkeiten in der Komplexität der Förderkulisse gesehen, die viele potenzielle Empfänger abschreckt. Es bedarf eine bessere Darstellung bzw. mehr Beratung zu den Fördermöglichkeiten sowie Vereinfachungen beim Abruf der Fördermittel.
- Die Umstellung eines Fuhrparks auf Elektromobilität ist eine komplexe Aufgabe die über die „normalen“ Aufgaben eines Fuhrparkmanagements hinausgeht. Es wurde sich für zusätzliche Beratungsangebote, aber auch einen gewissen Zwang ausgesprochen. Als Maßnahmen wurde die Einführung eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements (inkl. klar definierter gesetzlicher Anforderungen) ab einer bestimmten Betriebsgröße zusammen mit geförderten Elektromobilitätsberatungen des Fuhrparkmanagements vorgeschlagen.
- Es wurde betont, dass der Wandel zur Elektromobilität nur gelingen kann, wenn ein entsprechendes Commitment „von oben“ in den Firmen existiert.
- Der Umstieg auf Elektromobilität kann über neue Dienstleistungen beschleunigt werden. Als Beispiel wurden Nutzungsmodelle für Autos genannt, bei denen die Kunden für eine feste

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

monatliche Rate (exkl. Kraftstoff) ein Auto beliebig nutzen dürfen (entsprechend eines Nutzungs-Abos „Auto streamen“).


- Elektromobilität ist eine Querschnittsaufgabe und erfordert neue Dienstleistungen / neue Strukturen in Behörden und Unternehmen (z.B. Verknüpfung von Liegenschaftsamt, Infrastruktur- und Fuhrparkmanagement). Die Notwendigkeit für diese neuen Strukturen ist stärker zu kommunizieren.
- Eine große Herausforderung ist es, qualifizierten Nachwuchs für Mobilitätsmanagement und Elektromobilität zu finden. Ein Grund dafür ist es, dass es nur wenige entsprechende Ausbildungsberufe und Studiengänge gibt. Es sollten die Curricula von Studiengängen und Ausbildungsberufen auf die Anforderungen von Elektromobilität und Mobilitätsmanagement geprüft bzw. ergänzt werden.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

„Mobilitätsmanagement umsetzen“


Information, Kommunikation, Aktivierung und Beratung

- Zusammenstellen von Fördermittel
- Erleichterung Ablauf von Fördermittel
- Aktivieren durch Vorbildfunktion
- Neue Technik → neue Dienstleistungen (Auto streamen)




Qualifizierung und Ressourcen der Umsetzenden

- Querschnitt/ Neue Dienstleistung:
Fuhrpark- + Infrastruktur + Liegenschaftsmanagement
→ Institutionen
→ Ausbildung/ Nachwuchs



Rahmenbedingungen und Förderungen für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

- Mittel für Ausbildung
Qualifizierung
- Fuhrparkanalyse fördern (Strategische Perspektive)
- Ordnungspolitische Verpflichtung Betriebe
Mobilitätspläne



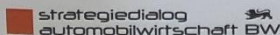

  Baden-Württemberg

Abbildung 3: Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für weniger Fahrten mit Autos mit Verbrennungsmotoren bei gleichbleibender Mobilität

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

TOP 5: Sammlung und Diskussion der Ergebnisse im Plenum

In einem nächsten Schritt wurden die Ergebnisse der einzelnen Gruppen im Plenum zusammengetragen und die Sachverhalte gemeinsam diskutiert.

- *Eine Zusammenfassung der Ergebnisse finden sich im Ergebnispapier zur 3. Sitzung siehe Anlage III.*

TOP 6: Blick auf den weiteren Prozess des Runden Tisches

In Abstimmung mit den Teilnehmenden wird Folgendes festgehalten:

- Die nächste Sitzung findet in der zweiten Januarhälfte 2020 statt. In Abstimmung mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird der Fokus auf dem Thema „Verhaltensänderung“ liegen.
- Wenn teilnehmende Institutionen zentral gelegene Räumlichkeiten für die 4. Sitzung zur Verfügung stellen können, bitte um Rückmeldung an sda@ifok.de.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden um Feedback zum Runden Tisch für die optimierte Gestaltung kommender Sitzungen gebeten. Diese können an sda@ifok.de gesendet werden. Die Rückmeldungen fließen in die weitere Prozessgestaltung ein.

TOP 7: Ausblick und Verabschiedung

Alexandros Parassidis bedankt sich im Namen des Staatsministeriums bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die offene und kreative Diskussion der Inhalte sowie den damit einhergehenden vertrauensvollen und wertschätzenden Austausch untereinander. Die Ergebnisse der Sitzung werden in den SDA-Gesamtprozess und somit die Politik getragen.