



## **Themenfeld 7: Gesellschaft und Mobilität**

### **Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“**

#### **3. Sitzung, 09.10.2019**

#### **Thema: „Mobilitätsmanagement umsetzen“**

*Der Runde Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“ ist Teil des Themenfelds „Gesellschaft und Mobilität“ des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW.*

*Die Auftaktsitzung des Runden Tisches diente der Definition des Themenschwerpunkts „Mobilitätsmanagement“. Ziel ist es, die Potenziale des Mobilitätsmanagements in Baden-Württemberg noch stärker zu nutzen und so die Gesamtsituation für Pendlerinnen und Pendler – unter Beachtung der Klimaschutzziele im Verkehr und der sozialen und wirtschaftlichen Verträglichkeit – zu verbessern. In der 2. Sitzung wurden die Ansprüche an ein Mobilitätsmanagement der Zukunft erarbeitet. Die 3. Sitzung diente nun der Formulierung damit einhergehender Handlungsempfehlungen.*

*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 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 Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei gleichbleibender Mobilität*

*Grundlage der Diskussion waren die in der zweiten Sitzung erarbeiteten Ansprüche an Mobilitätsmanagement. Die Diskussion erfolgte anhand der folgenden Handlungsfelder:*

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

*Die Diskussionsergebnisse wurden für eine bessere Übersichtlichkeit nach der folgenden Struktur innerhalb der Handlungsfelder aufbereitet:*

- *Ausgangslage: wie wird die IST-Situation bewertet?*
- *Empfehlungen: Welche Inhalte müssen in Baden-Württemberg angegangen werden, um Vorreiter im Bereich Mobilitätsmanagement zu werden?*
- *Weitere relevante Hinweise*

*Im Protokoll der 3. Sitzung des Runden Tisches sind weitere Informationen zum Sitzungsablauf aufgeführt. Es wurde zusammen mit den weiteren Protokollen und Präsentationen des Runden Tisches auf dem [Beteiligungsportal Baden-Württemberg](#) veröffentlicht.*



## Neue Mobilitätskultur: Mehr Fahrradnutzung beim Pendeln

<p><b>Information, Kommunikation, Aktivierung und Beratung</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Um den Radverkehr zu stärken, müsse dieser gegenüber MIV und ÖV an Attraktivität gewinnen; er sollte Spaß machen.</li> <li>• Es fehlt an konkreten Managementstrukturen</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentives für den Radverkehr in Behörden/Betrieben sollten Standard werden, z.B. in Form von Bezuschussungen.</li> <li>• Stärkere Verankerung von Radverkehr im betrieblichen/behördlichen Gesundheitsmanagement (hierzu u.a. Einbindung der Krankenkassen erforderlich).</li> <li>• Durch Kommunikation und Austausch gegenseitiges Verständnis erreichen und eine „Verbotskultur“ verhindern.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Je nach Unternehmensgröße und Raumstruktur seien unterschiedliche Gegebenheiten und Anforderungen zu berücksichtigen.</li> </ul>
<p><b>Qualifizierung und Ressourcen der Umsetzenden</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehrsförderung in Betrieben ist komplex und es fehlen klare Strukturen, die die Förderung vereinfachen.</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Radverkehrsförderung als Teil des betrieblichen/behördlichen Mobilitätsmanagements weiter professionalisieren und dadurch vereinfachen (z.B. durch „Generalunternehmen“, die Unternehmen und Behörden in allen Schritten begleiten und alle Leistungen von Planung bis Umsetzung aus einer Hand anbieten).</li> <li>• Förderung lokaler/regionaler Zusammenschlüsse von (kleineren) Unternehmen, damit Kleinstpotenziale skaliert und Maßnahmen gemeinsam umgesetzt werden können.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Erarbeitung einer Struktur, die alle Akteure zusammenbringt und allen eine Beteiligung an der Diskussion ermöglicht (z.B. Innungen berücksichtigen) kann allen relevanten Akteuren Mitsprache ermöglichen</li> </ul>
<p><b>Rahmenbedingungen und Förderungen für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unklare Zuständigkeiten und Finanzierungslage in der Radverkehrsförderung</li> <li>• Unzureichendes Infrastrukturnetz</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klärung von Zuständigkeiten in der Radverkehrsförderung.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für attraktive und sicherere Wege ist eine passgenaue und flächendeckende Radverkehrs-Infrastruktur erforderlich.</li> <li>• Angebote „on-demand“ verfügbar machen.</li> </ul>



## Neue Dienstleistungen: Steigerung Attraktivität ÖPNV (inkl. Ride-Sharing)

<p><b>Information, Kommunikation, Aktivierung und Beratung</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der heutige ÖV wird als planwirtschaftlicher Verkehr und somit als wenig flexibel wahrgenommen. Ausfälle führen schnell zu Verspätungen.</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Austausch von Informationen mit Betrieben und Behörden, damit sich ÖPNV-Angebote stärker an Pendlerbedarfen („nutzerorientierte Ausrichtung“) orientieren und an Attraktivität gewinnen.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Hinweise</li> </ul>
<p><b>Qualifizierung und Ressourcen der Umsetzenden</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Hinweise</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung von Dialogen zwischen Städten, Betrieben/Behörden und Pendlern zur gemeinsamen Ausarbeitung regionaler Mobilitätsmanagement-Konzepte.</li> <li>• Implementierung einer übergreifende Mobilitätsplattform, die mit Hilfe von Big Data zur Generierung eines nutzerorientierten Angebots beiträgt.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Hinweise</li> </ul>
<p><b>Rahmenbedingungen und Förderungen für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die bestehende ÖPNV-Infrastruktur (bspw. Schienen) wird nicht optimal genutzt, da sie sich in einem schlechten Zustand befindet.</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des BW-Tarifs zum ÖPNV-Einheitsticket für das gesamte Land, um die Nutzung des Angebots zu erleichtern.</li> <li>• Prüfen inwiefern der ÖPNV stärker mit einer marktwirtschaftlichen und flexibleren Herangehensweise verfolgt werden kann (z.B. durch Kopplung der Subventionierung der Verkehrsanbieter an die Anzahl der beförderten Personen, wodurch eine stärkere Regulierung auf Basis der Nachfrage eingeführt wird).</li> <li>• Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts (Generalverkehrsplan) für das Land Baden-Württemberg.</li> <li>• Prüfen in welcher Form das System einer Bonus- /Malus-Regelung die Umsetzung von Mobilitätsmanagement fördern kann.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Instandhaltung der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur (bspw. Schienen) bietet bereits günstige Voraussetzungen für die Rahmenbedingungen für Mobilitätsmanagement.</li> </ul>



## Neue Individualmobilität: weniger Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei gleichbleibender Mobilität

<p><b>Information, Kommunikation, Aktivierung und Beratung</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Fördermitteldschungel“: Je nach Fördergegenstand (Fahrzeuge, Infrastruktur) besteht eine Vielzahl an Förderprogrammen auf verschiedenen Ebenen (Bund, Land, Kommune) mit unterschiedlichen Förderformen (direkte Ausschüttung Fördermittel, Steuervergünstigungen...).</li> <li>• Es gibt wenige Vorführ-Fahrzeuge bei Autohändlern, was das Erleben des konkreten Wunschfahrzeuges als Elektromobil schwer macht.</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Förderberatung zur Elektromobilität.</li> <li>• Neue Dienstleistungen (Auto nutzen statt besitzen) können den Wechsel zu Elektromobilität vereinfachen und sollten bei Förderungen und Beratungen stärker berücksichtigt werden.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Hinweise</li> </ul>
<p><b>Qualifizierung und Ressourcen der Umsetzenden</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektromobilität ist eine Querschnittsaufgabe – dies ist in den derzeitigen Strukturen in Behörden und Unternehmen nicht ausreichend berücksichtigt. Strukturwandel benötigt höheren Problemdruck.</li> <li>• Wenig Kapazitäten für umfassende Analyse des Elektromobilitätspotenzials.</li> <li>• Es fehlt an Nachwuchs mit Qualifikationen für Elektromobilität sowohl für das Mobilitäts- als auch für das Flottenmanagement.</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachwuchs qualifizieren: Curricula von Studiengängen und Ausbildungsberufen um die Anforderungen von Elektromobilität und Mobilitätsmanagement ergänzen.</li> <li>• Fördermittel an das Vorhandensein von Strukturen und Prozessen zur Umstellung auf Elektromobilität knüpfen (z.B. AG Elektromobilität von Liegenschaftsamt, Infrastruktur- und Fuhrparkmanagement).</li> <li>• Verpflichtendes Mobilitätsmanagement ab einer bestimmten Betriebsgröße.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Hinweise</li> </ul>
<p><b>Rahmenbedingungen und Förderungen für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen</b></p>	<p><u>Ausgangslage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungseinschränkungen von Elektrofahrzeugen können durch entsprechende Planungen (z.B. Ort und Anzahl Ladeinfrastruktur) deutlich reduziert werden.</li> </ul> <p><u>Empfehlungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderungen von Strategien zur Einführung von Elektromobilität.</li> </ul> <p><u>Weitere relevante Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügbarkeit von passenden Elektrofahrzeugen (z.B. passende Marke) derzeit größeres Hemmnis als Mehrkosten.</li> </ul>



## Zentrale Schlussfolgerungen zur zukünftigen Ausgestaltung des Mobilitäts-Managements in Baden-Württemberg

- Beim Mobilitätsmanagement handelt es sich um die „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen“ (FGSV, 2018).
- Um durch Mobilitätsmanagement die Gesamtsituation für Pendlerinnen und Pendler in Baden-Württemberg – unter Beachtung der Klimaschutzziele im Verkehr und der sozialen und wirtschaftlichen Verträglichkeit – zu verbessern, ...
  - ... sind unterschiedliche Perspektiven (von Landesebene bis lokaler Ebene) zu berücksichtigen und miteinander zu verschränken,
  - ... ist das Zusammenwirken vielfältiger Akteure (über die Verkehrsplanung hinaus) erforderlich,
  - ... sind für eine möglichst starke Wirkung fördernde und fordernde Maßnahmen im Rahmen eines ganzheitlichen Konzepts zusammenzudenken.
- Für die weitere Debatte im Strategiedialog Automobilwirtschaft werden die folgenden Empfehlungen ausgesprochen:
  - **Verständlichkeit:** Die Definition von Mobilitätsmanagement ist allgemeingültig, wirkt jedoch recht sperrig. Um die Potenziale des Mobilitätsmanagements stärker zu nutzen, muss mehr Orientierung gegeben werden. Dazu bedarf es Standards (z.B. Handlungsfelder) sowie Handreichungen (z.B. Leitfäden) für die verschiedenen Akteure. Um auch kreative Ansätze zu fördern, können Best-practice Beispiele beitragen.
  - **Verlässlichkeit:** Für eine langfristige (Weiter-)Entwicklung ist zu prüfen, in welcher Form und unter welchen Rahmenbedingungen auch verbindliche Elemente einen Beitrag leisten können (z.B. verpflichtende Standards, Mobilitätsmanager oder Mobilitätspläne ab gewisser Größe der Institution).
  - **Koordination:** Mobilitätsmanagement bindet Kapazitäten. Für eine effiziente Qualifizierung und Vernetzung sowie den Austausch von Best-practices sind entsprechende Angebote (z.B. Branchen-Cluster; regionale Zusammenschlüsse) zu schaffen und zu bewerben.
  - **Wertschöpfung:** Mobilitätsmanagement kann durch professionelle Dienstleister umgesetzt werden, die mit den Gegebenheiten vor Ort vertraut sind und alle Schritte von Planung bis Umsetzung betreuen. Es sollten Wege identifiziert werden, diese Wertschöpfung möglichst in Baden-Württemberg zu halten.
- Ein wesentlicher Aspekt zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements ist das Nutzerverhalten. Der Runde Tisch Pendeln in Baden-Württemberg wird sich daher in seiner kommenden Sitzung mit den Themen „Verhaltensänderung“ und „Kostenwahrheit“ beschäftigen.