

**Zusammenfassung der Maßnahmevorschläge des Klimaschutzteilkonzepts
„Behördliches Mobilitätsmanagement“ vom Juni 2021
für das Landratsamt Ludwigsburg**

Auftraggeber: Landkreis Ludwigsburg
Beauftragter Gutachter: Dipl.-Geograph Maik Scharnweber, Büro für
Mobilitätsberatung und Moderation

Nr.	Bezeichnung
M01	Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg Unser Gutachter empfiehlt die Realisierung der Stadtbahn, da diese zu einer Verbesserung der Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs führt. Sie stellt eine attraktive und gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähige Verbindung für die angeschlossenen Gemeinden dar. Für viele Beschäftigte entsteht dadurch eine direkte ÖPNV-Anbindung an den Standort Hindenburgstraße.
M02	Ausweitung ÖPNV-Angebot durch zusätzliche Buslinien Der ÖPNV in Ludwigsburg bietet ein sehr gutes Angebot mit vielen Linien und einem engen Takt. Die Führung aller Linien über Innenstadt/Bahnhof erfordert für zahlreiche Beschäftigte jedoch einen Umstieg an diesem zentralen Drehkreuz, was je nach Wohnort eine längere Fahrtzeit bedeutet. Diese ist oftmals gegenüber der PKW-Nutzung nicht konkurrenzfähig. Daher soll detailliert geprüft werden, ob und welche Buslinien Verbesserungen bewirken könnten.
M03	FirmenTicket beibehalten und bewerben Die Wohnort- und Erreichbarkeitsanalyse sowie die Mitarbeiterbefragung haben gezeigt, dass nur ein Viertel der Beschäftigten mit dem PKW deutlich schneller ist als mit dem ÖPNV. Trotz des großzügigen Arbeitgeberzuschusses von 75 Prozent gaben nur rund 21 Prozent der Befragten an, das FirmenTicket zu nutzen. Das FirmenTicket sollte deshalb als Anreiz in der bisherigen Größenordnung beibehalten und intensiv beworben werden (z.B. Information im Intranet mit Fahrzeitvergleichen, grafische Darstellung in Kartenform etc.).
M04	Ausbau Radverkehrsnetz Fast zwei Drittel der Beschäftigten wohnen in einem Radius, der mit dem Fahrrad oder Pedelec gut zu bewältigen ist (bis zu 15 km). Nur rund 10 Prozent gaben jedoch an, für den Arbeitsweg das Zweirad zu nutzen. Ein wichtiger Faktor zur Attraktivitätssteigerung sind sichere und gut ausgebaute Radwege. Das Radverkehrsnetz sollte deshalb weiter ausgebaut werden.
M05	Fahrradfreundliche Hindenburgstraße In der Hindenburgstraße befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze des Landratsamtes und weiterer Arbeitgeber. Bisher sind keine Radverkehrsanlagen (Fahrradwege, Radschutzstreifen etc.) vorhanden. Je nach Fahrbahnbreite wäre die Anbringung von Schutzstreifen denkbar, diese ist aber an bestimmten Stellen nicht ausreichend. Ggf. könnte an diesen Punkten auch über eine Einschränkung des PKW-Parkens nachgedacht werden, um mehr Platz für Radfahrer zu schaffen.

M06	<p>Erweiterung Fahrradabstellanlagen Zusätzliche Abstellanlagen sollen – in Ergänzung zu den bereits vorhandenen Abstellanlagen - auch den zukünftigen Bedarf abdecken. Die Beschäftigten sollen einen kurzen Weg von der Abstellanlage zum Dienstgebäude haben. Ein Doppelstockparker sowie weitere Fahrradboxen zur besonders sicheren Aufbewahrung sollen das Angebot ergänzen. Sofern Bedarf besteht, kann die Verwaltung Lademöglichkeiten in Schließfächern für Pedelec- und E-Bike-Nutzer einrichten.</p>
M07	<p>Installation Regio-Rad-Station Die Verwaltung möchte die bereits in Betrieb genommene Regio-Rad-Station hausintern verstärkt bewerben. Eine Integration der Kosten ins Mobilitätsbudget (M17) würde die Nutzung erleichtern. Ein Einsatz der Leihräder für Dienstfahrten ist ebenfalls denkbar.</p>
M08	<p>Finanzielle Förderung der Fahrradnutzung Rund ein Drittel der Teilnehmer gab in der Personalbefragung an, über kein eigenes Fahrrad zu verfügen. Um dieses Potential zu aktivieren, sollte der Arbeitgeber die Anschaffung von Rädern mit einer entsprechenden finanziellen Unterstützung erleichtern. Zudem könnte die Nutzung von Fahrrädern auf dem Arbeitsweg mittels eines „Kilometerbonus“ gefördert werden.</p>
M09	<p>Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ Die bereits umgesetzten und zukünftig geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens bilden ein Gesamtpaket, mit dem sich das Landratsamt als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ (beim ADFC) zertifizieren lassen kann.</p>
M10	<p>Förderung Fahrgemeinschaften Es wird vorgeschlagen, das vorhandene Potenzial an Fahrgemeinschaften mittels verschiedener Maßnahmen zu fördern. Eine grafische Darstellung der Wohnortverteilung kann gemeinsame Arbeitswege veranschaulichen. Mittels einer Koordinationsfunktion könnten Mitfahrer gefunden werden. Betriebsinterne Fahrgemeinschaften können zudem bei der Parkplatzvergabe bevorzugt werden. Über Kooperationen mit der Stadt und benachbarten Arbeitgebern könnte das Fahrgemeinschaftspotenzial zudem deutlich erhöht werden.</p>
M11	<p>Neuordnung Parkraummanagement Die Parkplatzvergabe soll zukünftig nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Dabei soll auch eine Lenkungswirkung hin zu einer nachhaltigen Mobilität entstehen. Eine digitalisierte Erfassung der Parkvorgänge würde hierbei die gezielte Anwendung der Vergabekriterien vereinfachen.</p>
M12	<p>Nachhaltigere Verkehrsmittelwahl (bei Dienstreisen) Fast alle Dienstreisen erfolgen per Pkw, überwiegend mit dem Privat-Pkw der Beschäftigten. ÖPNV, Fahrrad, Pedelec und S-Pedelec werden kaum genutzt, obwohl zwei Drittel der Dienstfahrten kürzer als 20 km sind. Zukünftig sollen die ökologischen Aspekte bei der Verkehrsmittelwahl eine deutlich größere Rolle spielen. Die Dienstreiseregulungen sollen deshalb überarbeitet werden. Entsprechende Karten sollen veranschaulichen, welche Ziele mit welchem Verkehrsmittel am besten und nachhaltigsten erreicht werden können. Grundsätzlich soll sich die bisherige Gewohnheit der ständigen Autonutzung hin zu einem Leitbild der nachhaltigen Mobilität entwickeln.</p>

M13	<p>Digitalisierung von Beantragung und Abrechnung Das bei M12 angesprochene Ziel der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl kann mit einem digitalisierten Dienstreisenmanagement deutlich einfacher verfolgt werden. Dies würde auch die Beantragung und Abrechnung weiter vereinfachen und den manuellen Bearbeitungs- und Abwicklungsaufwand für den Arbeitgeber und die Beschäftigten reduzieren. Dadurch entstünde die Möglichkeit eines professionellen Monitorings der Dienstreisen und -wege, das Erkenntnisse zum tatsächlichen Fahrzeugbedarf liefert. Ziel ist es, dass bei Dienstfahrten weniger private Pkw zum Einsatz kommen und der Fuhrpark optimiert wird.</p>
M14	<p>Digitalisierung Fuhrparkmanagement Die Fuhrparkverwaltung wird bisher nicht vollständig digital abgewickelt. Dementsprechend ist es nur schwer möglich, den konkreten Bedarf an Dienstfahrzeugen zu erfassen. Zu diesem Zweck sollte die Software für den Fuhrpark erneuert werden und zukünftig entsprechende Auswertungstools beinhalten. Um den Fuhrpark zu optimieren und möglichst nachhaltig zu entwickeln, sollten auch alle Fahrräder, Pedelecs und S-Pedelecs in dienstlicher Nutzung einbezogen werden. Dadurch entsteht eine Analysemöglichkeit, wie viele Kaufzuschüsse letztendlich dabei helfen, mehr Dienstfahrten mit dem Fahrrad oder Pedelec zu erledigen (vgl. Maßnahme 08).</p>
M15	<p>Erweiterung und Umstellung Fahrzeugpool Bisher kommen im Fuhrpark des Landratsamtes noch mehrere Verbrenner und Hybride zum Einsatz. Empfohlen wird hier eine mittelfristige Umstellung und eine Erweiterung des Fuhrparks. Dies gilt zum einen für die Anschaffung weiterer Pedelecs (bisher 6), S-Pedelecs und E-Lastenräder. Hiermit sollen zukünftig vor allem Dienstfahrten auf Kurzstrecken und mittleren Entfernungen absolviert werden. Zum anderen soll durch das Bereithalten von mehr Fahrzeugen im Fahrzeugpool auch die Nutzung privater Pkw für Dienstreisen und Fahrten reduziert werden. Ein verstärktes Fahrzeugpooling würde deren Einsatz optimieren. Die neuen Pool-Kfz sollten vor allem Elektro-Pkw sein.</p>
M16	<p>Einbindung von CarSharing-Angeboten in Fahrzeugpool Bisher besteht der Fuhrpark des Landratsamtes komplett aus eigenen oder geleasteten Fahrzeugen. Hinzu kommen die privaten Pkw der Beschäftigten, die für Dienstfahrten genutzt werden. Der Fuhrpark sollte erweitert werden. Mit weiteren Pedelecs, S-Pedelecs und E-Lastenrädern sollen vor allem Dienstfahrten auf Kurzstrecken und mittleren Entfernungen absolviert werden. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob die verbleibenden Kraftfahrzeuge alle im gemeinsamen Fahrzeugpool geführt werden können, um sie effizienter zu nutzen. Im Ergebnis würden weniger Kfz benötigt und die Nutzung privater Pkw für Dienstreisen reduziert. Da es auch bei einem solchermaßen optimierten Fahrzeug-Pooling zukünftig einige Fahrzeuge geben wird, die nicht optimal ausgelastet sein werden, bietet es sich an, diese über ein Sharing-System einzubinden.</p>

M17	<p>Einführung individuelles Mobilitätsbudget</p> <p>Das Landratsamt gibt als Arbeitgeber in verschiedenen Bereichen je nach Verkehrsmittelwahl Geld für die Mobilität der Beschäftigten aus. Aktuell betrifft dies den Zuschuss zum FirmenTicket und die sehr günstig zur Verfügung gestellten Mitarbeiter-Parkplätze. Radpendler bzw. „Fußgänger“ bekommen bisher keine finanzielle Unterstützung. Ziel ist es, dass alle einen finanziellen Vorteil erhalten. So soll es nach wie vor vergünstigte Parkplätze zu allerdings moderat angehobenen Preisen geben (vgl. M11). Der Zuschuss zum FirmenTicket sollte in der bisherigen Größenordnung aufrechterhalten werden. Für die Fahrradfahrenden wird ein Zuschuss zum Fahrradkauf und eine Belohnung für häufiges Radeln vorgeschlagen (siehe M8). Für die Mitarbeiter, die zu Fuß zur Arbeit kommen, wurde in den Arbeitsgruppen noch keine abschließende Lösung gefunden. Dies liegt vor allem daran, dass sie beim zu Fuß gehen kaum finanzielle Aufwendungen haben. Aus diesem Grund wird im Ergebnis auch bewusst auf den Versuch verzichtet, alle Beschäftigtengruppen mit exakt der gleichen Summe zu berücksichtigen.</p>
M18	<p>Individuelle Mitarbeiterinfo zum Mobilitätsangebot</p> <p>Die Wohnort- und Erreichbarkeitsanalyse im Rahmen des Projekts hat für alle Beschäftigten recht präzise Daten und hilfreiche Erkenntnisse geliefert. Darüber sollen die Beschäftigten individuell informiert werden. Hiermit erhalten die Beschäftigten nicht nur eine gute Grundlageninformation, z.B. zum Fahrzeitvergleich der Verkehrsmittel, möglicher Gesundheitswirkung auf dem Weg zur Arbeit u.a., sondern können gleichzeitig ihre eigenen Daten kritisch prüfen und Anmerkungen einbringen. Durch die Rückmeldungen der Beschäftigten können somit die zukünftigen Abfragen und deren Ergebnisse weiter optimiert werden. Zudem soll eine extra Abfragemöglichkeit der Daten durch die Beschäftigten selbst eingerichtet werden.</p>
M19	<p>Nachhaltige Möglichkeiten bewerben</p> <p>Neben der in Maßnahme 18 angesprochenen individuellen Information der Beschäftigten zu ihren nachhaltigen Mobilitätsmöglichkeiten sollen insbesondere als Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsmittelwahl bei den Dienstfahrten allgemeine Informationen über digitale Karten bereitgestellt werden. Die vielleicht wichtigste Information ist neben der reinen Entfernung des Ziels vor allem ein Fahrzeit- und Kostenvergleich der verschiedenen Verkehrsmittel. Der Ticketpreis für den ÖPNV wäre auch eindeutig mit oder ohne FirmenTicket darstellbar. In einer späteren Stufe können auch Vorschläge für die Radstrecke, den ÖPNV-Fahrplan oder die Pkw-Fahrstrecke über Fahrplan- und Routingtools eingebunden werden.</p>

M20	<p>Beschäftigte motivieren und aktivieren</p> <p>Die in den beiden vorab genannten Maßnahmen angesprochenen Informationen sollen helfen, das spezifische Wissen der Beschäftigten zu erhöhen und ihnen damit eine gute Entscheidungsgrundlage für ihre (nachhaltige) Verkehrsmittelwahl zu liefern. Letztendlich wird die Verkehrsmittelwahl allerdings auch emotional entschieden. Hierbei spielen vorhandene Routinen und andere Aspekte eine wichtige Rolle. Daher sollen die Beschäftigten zusätzlich zur Bereitstellung von Informationen auch mit verschiedenen Mitmachaktionen und -wettbewerben motiviert werden, sich nachhaltig fortzubewegen. Im Fahrradbereich gibt es einige gut organisierte Aktionen und Wettbewerbe, die zum Teil schon vom Landratsamt genutzt werden (z.B. Stadtradeln, Winter-bike-to-work-day). Im Einzelfall sollten evtl. auch eigene Aktionen überlegt werden, weil beispielsweise beim ÖPNV kaum öffentlich zugängliche Aktionen und Wettbewerbe angeboten werden. In der Regel können für einige Aktionen auch Sponsoren für kleinere, thematisch passende Sachpreise gefunden werden (Fahrradhändler, ÖPNV-Anbieter).</p>
M21	<p>Einstellung eines Mobilitätsmanagers</p> <p>Die Aufgaben des behördlichen Mobilitätsmanagements sind vielfältig und umfassend. Für die Koordination, fachliche Begleitung und Umsetzung der oben genannten Maßnahmen ist die befristete Einrichtung einer halben Personalstelle erforderlich.</p>