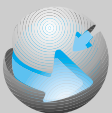


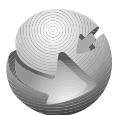


# **Betriebs-Checkup** **Relevanzprüfung für die** **betriebliche Verkehrsplanung**



**Clever mobil**  
**und fit zur Arbeit**

Eine Klima-Bündnis-Kampagne für mehr Nachhaltigkeit und  
Effizienz durch betriebliches Mobilitätsmanagement

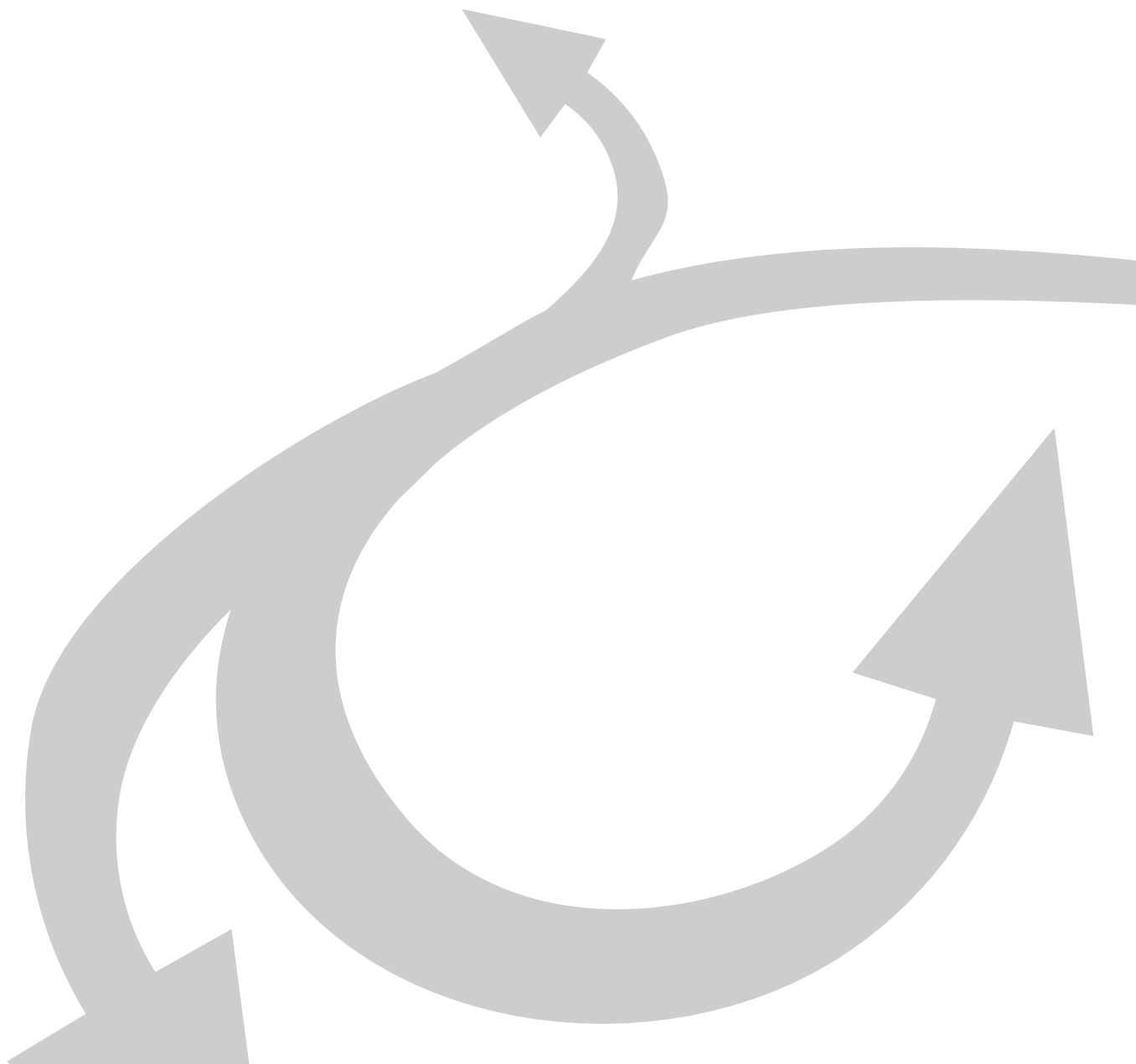


# Clever mobil und fit zur Arbeit

Eine Klima-Bündnis-Kampagne für mehr Nachhaltigkeit und  
Effizienz durch betriebliches Mobilitätsmanagement

# **Betriebs-Checkup**

Relevanzprüfung für die  
betriebliche Verkehrsplanung



Dieser Text wurde in erweiterter Form erstmalig veröffentlicht im  
Praxishandbuch Umweltschutz Management  
im Fachverlag Deutscher Wirtschaftsdienst GmbH & Co. KG, Köln

**von**

Klaus Schäfer-Breede, Hubertus Beeke

**Überarbeitung:**

Hinrich Kählert, Büro für Verkehrsökologie, Bremen

**Gestaltung:**

Becker Späth GbR, Darmstadt

**Herausgeber:**

Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V

Galvanistr. 28

D-60486 Frankfurt am Main

verantwortlich:

Edmund Flößer

Telefon: +49-69-717139-23

Telefax: +49-69-717139-93

Email: e.floesser@klimabuendnis.org

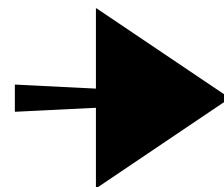
**Erscheinungsjahr:** 2003

**Förderhinweis**

Dieses Projekt wurde finanziell vom Bundesumweltministerium und  
vom Umweltbundesamt gefördert.

Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit  
und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung der Rechte Dritter.  
Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der  
Förderer übereinstimmen.

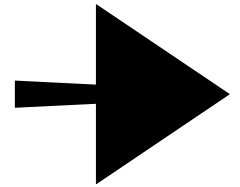
# Inhaltsverzeichnis



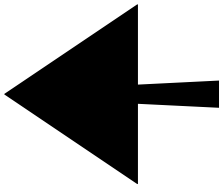
<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>1. Vorbemerkungen zum Betriebs-Checkup</b>	<b>8</b>
1.1 Gründe für einen standortbezogenen Checkup	9
1.2 Gründe für einen unternehmensbezogenen Checkup	9
<b>2. Standort- und Umfeldbedingungen</b>	<b>10</b>
2.1 Informationsquellen für Daten zu Standort- und Umfeldbedingungen	11
2.2 Verkehrsanbindung an den ÖPNV	11
2.3 Radverkehrsinfrastruktur	12
2.4 Fußgängerverkehrsinfrastruktur	14
2.5 Anbindung an den Straßenverkehr	15
2.6 Pkw-Stellplätze	15
2.7 Parkplatzsituation im Umfeld	16
<b>3. Betriebliche Aktivität</b>	<b>17</b>
3.1 Bestehende Betriebsvereinbarungen	18
3.2 Direkte finanzielle Aufwendungen des Unternehmens	19
3.3 Indirekte Subventionen	20
3.4 Kooperationen	20
3.5 Aktivitäten und Konzeptionen	21
Aktivität 1: Stellplatzregelungen	
Aktivität 2: Firmenkarte/Jobticket	
Aktivität 3: ÖPNV-Information	
Aktivität 4: Fahrgemeinschaftsförderung	
Aktivität 5: Car-Sharing	
Aktivität 6: Fuhrparknutzung	
Aktivität 7: Dienstreiseregulungen	
Aktivität 8: Radverkehrsförderung	
3.6 Bisherige Aktionen und Events	27
<b>4. Verkehrsmittelwahl der Belegschaft</b>	<b>29</b>
4.1 Sichtung der Personalstammdaten	29
4.2 Befragung der Belegschaft	32
4.3 Tipps für Betriebsbefragung und Auswertung	34
<b>5. Auswertung des Betriebs-Checkup</b>	<b>36</b>
5.1 Fragen zur Auswertung der im Betriebs-Checkup erhobenen Daten	37
5.2 Tipps zur Auswertung	40



# Einleitung



Die Vorteile einer betrieblichen Verkehrsplanung und eine allgemein zweckmäßige Vorgehensweise werden im Handlungsleitfaden „Clever mobil und fit zur Arbeit“ erläutert. Der vorliegende Betriebs-Checkup hingegen soll jenen Unternehmen eine konkrete Hilfestellung geben, die eine weiter reichende systematische Analyse des Verkehrsgeschehens in ihrem Betrieb vornehmen wollen. Nach einem Überblick über verschiedene Maßnahmenfelder sollen mehrere Fragenkataloge für die verschiedenen Verkehrsmittel helfen, die Standort- und Umfeldbedingungen des Unternehmens zu klären. Ein weiterer Untersuchungsbereich befasst sich mit den bisherigen betrieblichen Aktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens der Beschäftigten. Im Anschluss werden verschiedene Informationsquellen für Daten zur Verkehrsmittelwahl der Belegschaft beschrieben. Hinweise und Fragen zur Auswertung des Betriebs-Checkup sollen Möglichkeiten aufzeigen, wie der Betrieb die Bestandsaufnahme in Maßnahmen umsetzen kann, um die verkehrliche Situation zu optimieren.



# 1. Vorbemerkungen zum Betriebs-Checkup

Der Betriebs-Checkup versteht sich als ein Ansatz zur Relevanzprüfung. Er ist vor allem ein Instrument zur Identifizierung der erfolgversprechenden Handlungsfelder im Unternehmen. Welche Handlungsfelder letztlich relevant sind, hängt von vielen Variablen ab und ist in den Unternehmen sehr verschieden. Die Relevanzprüfung erfolgt im Vorfeld des Betriebsverkehrsplans.

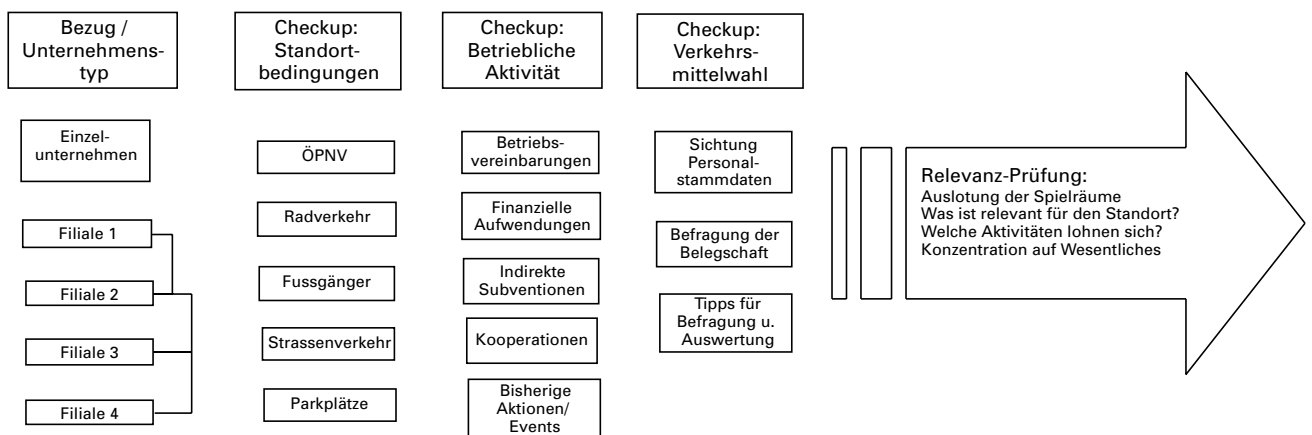
Der Betriebs-Checkup kann sowohl seitens der Unternehmensleitung als auch durch die Belegschaftsvertretung durchgeführt werden. Generell ist eine enge Kooperation mit der Personalabteilung erforderlich. Der Aufwand hängt von der Unternehmensgröße und -struktur sowie von den Standortbedingungen ab. Bei größeren Unternehmen steht dem zumeist höheren Aufwand in der Regel auch ein entsprechend höherer Nutzen gegenüber.

Der Betriebs-Checkup zur Verkehrsplanung erfolgt auf drei Ebenen:

1. Standort- und Umfeldbedingungen
2. Betriebliche Aktivität
3. Verkehrsmittelwahl der Belegschaft

Die Befunde des Betriebs-Checkup bilden die Grundlage für eine betriebsspezifische Analyse und Auswertung.

Vor der Erhebung von Daten muss der Untersuchungsgegenstand hinreichend präzise definiert werden. Es ist zu klären, ob der Betriebs-Checkup unternehmens- oder standortbezogen durchgeführt wird. Eine allgemein gültige Antwort auf diese Frage gibt es nicht.



## 1.1 Gründe für einen standortbezogenen Checkup

Verkehrsplanung muss in letzter Konsequenz immer auf den konkreten Ort bezogen und deshalb standortbezogen sein. Aus diesem Grund wird auch der Betriebs-Checkup in der Regel standortbezogen angelegt.

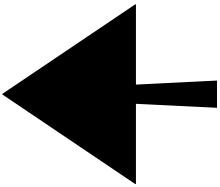
Welches Gewicht dem Aspekt des „Personenverkehrs“ im Verhältnis zu anderen Aspekten des Umweltmanagements beizumessen ist, kann man im Prinzip nur standortspezifisch einschätzen. Dies zeigt sich am Beispiel eines Unternehmens

- mit Verwaltungssitz in zentraler Innenstadtlage, optimaler ÖPNV-Anbindung, knappem Stellplatzangebot (und hohen Stellplatzkosten im Umfeld) und entsprechend geringer Pkw-Nutzung im Berufsverkehr und
- mit Produktionsstätten im Schichtbetrieb in der städtischen Randlage mit geringer ÖPNV-Bedienungsqualität und entsprechend hoher Pkw-Nutzung.

## 1.2 Gründe für einen unternehmensbezogenen Checkup

Bei Unternehmen mit mehr als einem Betriebsstandort sind die einzelnen Betriebsstätten oftmals stark in übergreifende Zusammenhänge eingebunden und dadurch in ihrer Handlungsfreiheit eingeschränkt. Häufig sind folgende Handlungsfelder von überbetrieblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen betroffen:

- Vergütungs- und Entschädigungsregelungen (Dienstfahrten, Geschäftsreisen, Kfz-Nutzung, Dienstfahrzeugnutzung),
- Firmenkarte/Jobticket, manchmal auch:
- Parkplatzregelungen und
- betriebliche Verkehrsangebote wie Werksbus (geregelter Anspruch).



## 2. Standort- und Umfeldbedingungen

Welches Verkehrsmittel die Beschäftigten wählen, hängt maßgeblich vom Firmenstandort und der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur ab. Die Vielzahl und Differenziertheit der Standort- und Umfeldbedingungen werden oft unterschätzt. Diese lassen sich wie folgt illustrieren:

- ➔ Verkehrsangebote innerhalb städtischer Verdichtungsräume unterscheiden sich erheblich von denen auf dem Land. Untersuchungen von Betriebsstandorten mit unterschiedlicher Zentralität zeigen deutliche Unterschiede in den Anteilen der Verkehrsmittelnutzung (Pkw-Selbst- und Mitfahrer, ÖPNV, Fahrrad, Zu-Fuß, Kombinationen). Mit abnehmender Zentralität und der damit einhergehenden Ausdünnung alternativer Verkehrsinfrastrukturen steigt der Anteil der Autonutzung in der Regel an. Soweit also der Betriebsstandort überhaupt veränderbar ist – z.B. bei Verlagerung von Betriebsteilen, Eröffnung von Zweigstellen, Neuansiedlung usw.– wäre die Berücksichtigung der verkehrsbezogenen »Lagegunst« ein sehr effektiver Ansatz vorsorgender Verkehrsplanung.
- ➔ Spezielle Gesichtspunkte ergeben sich bei Unternehmen mit mehreren Betriebsstandorten, die in höherem Umfang Personenverkehr zwischen den Standorten verursachen. Ob spezifische Maßnahmen und Verkehrsangebote jeweils geeignet sind, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen, kann anhand der zeitlichen und räumlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens überprüft werden.
- ➔ Viele Lösungen in der Verkehrsplanung benötigen eine Mindestnachfrage (sog. kritische Masse), um die Lösung auch wirtschaftlich realisieren zu können. Möglicherweise gibt es in der Nachbarschaft Betriebe, mit denen zusammen die »kritische Masse« erreicht wird. Dies hängt aber auch von der Übereinstimmung der Arbeitszeiten sowie von den in den anderen Betrieben gegebenen Rahmenbedingungen ab. Man benötigt also ggf. Basisinformationen zur Einschätzung der »Nachbarschaft«.
- ➔ Spezielle Rahmenbedingungen ergeben sich in Gewerbegebieten und Industriezonen. Hier können Verkehrsabläufe und -angebote weitgehend kooperativ organisiert werden. Um entsprechende Diskussionen in Gang zu bringen, werden auch in diesem Falle etliche Basisdaten zur Charakterisierung der »Nachbarschaft« benötigt.

- Liegen Beschwerden aus benachbarten Wohngebieten vor (z.B. Zuparken von Stellplätzen, Lärm und Abgasbelastung usw.), werden neue Konzepte zur betrieblichen Verkehrsplanung starke zusätzliche Impulse erhalten.

Folgende Faktoren, die die Standort- und Umfeldbedingungen charakterisieren, müssen im Betriebs-Checkup systematisch untersucht werden:

- Verkehrsanbindung an den ÖPNV
- Radverkehrsinfrastruktur
- Fußgängerverkehrsinfrastruktur
- Anbindung an den Straßenverkehr
- Pkw-Stellplätze
- Parkplatzsituation im Umfeld

## 2.1 Informationsquellen für Daten zu Standort- und Umfeldbedingungen

Typische Informationsquellen, die Daten zu den genannten Faktoren liefern können, sind:

- In-Augenscheinnahme der Infrastruktur
- Gespräche mit den Verkehrsunternehmen
- Gespräche mit der Kommune
- Sichtung von Akten
- Gespräche mit den Beschäftigten
- Erhebungen zu Mengengerüsten, räumlichen und zeitlichen Verteilungen, Nutzungsfrequenzen, Belegungsdichte usw.
- Erhebungen zur Qualität, Funktionalität und Sicherheit der Infrastrukturen

## 2.2 Verkehrsanbindung an den ÖPNV

Zunächst sind die unten genannten Fragen zur Anbindung an das ÖPNV-Netz zu beantworten. Dieses muss ebenso wie die Bewertung der Antworten durch jedes Unternehmen individuell erfolgen. Das gilt auch für alle folgenden Fragenkataloge. Einige Hinweise können die individuelle Beurteilung unterstützen. So sollten Haltestellen möglichst dicht an den Betriebszugängen liegen und ÖPNV-Nutzer sollten keine weiteren Fußwege als die Autofahrer von ihren Parkplätzen bis zum Arbeitsplatz haben. Bus- und Bahnverbindungen müssen es den Beschäftigten ermöglichen, pünktlich an ihrem Arbeitsplatz zu erscheinen. Insbesondere zu Arbeitsbeginn und -ende bzw. zu den Schichtwechselzeiten müssen Fahrplan und Bedienungsfrequenz von Bussen und Bahnen gewährleisten, dass die im Einzugsbereich der ÖPNV-Linien wohnenden Beschäftigten auch tatsächlich und in zumutbarer Zeit den Betrieb errei-

chen können. Als Orientierungsmaßstab zur Beurteilung der ÖPNV-Qualitäten sollte generell die Leichtigkeit der Betriebserreichbarkeit für Autonutzer gelten.



### **Fragen zur ÖPNV-Anbindung**

1. Wie weit sind die nächsten Bushaltestellen vom Standort entfernt, wie weit die nächsten Haltepunkte/Bahnhöfe der Straßenbahn, des Schienenpersonennahverkehrs, der U- und S-Bahn, des Schienenfernverkehrs (Lage sowie An- und Abmarschwege)?
2. Wie werden die entsprechenden Linien bedient und wie passt die Bedienung zu den Arbeitszeiten?
3. Wie sind Sicherheit und Attraktivität der An-/Abmarschwege zu bewerten (einschließlich Beleuchtung, Querungsmöglichkeiten, Ampelschaltungen usw.)?
4. Wie ist die Ausstattung der Haltestellen und/oder Bahnhöfe zu bewerten und in welchem Zustand ist das Haltestellenumfeld (Witterungsschutz, Fahrgastinformationen, Beleuchtung, Einsehbarkeit, Flächendimensionierung und -aufteilung, Sitzbänke, Papierkorb, Telefonzelle, Fahrradständer usw.)?
5. Welche Zubringer zu den Hauptlinien des Bus- und Bahnverkehrs gibt es?
6. Erscheint es vorstellbar, Buslinien oder Schienenverbindungen näher an das Werk heran- oder sogar in das Werk hineinzuführen?
7. Verkürzt die Einrichtung einer neuen Pforte für Fußgänger die Wegezeiten für diese Nutzergruppen so stark, dass dies zu einer spürbaren Attraktivitätserhöhung für den ÖPNV führen kann?
8. Welche Wegstrecke haben ÖPNV-Nutzer im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsalternativen von der Haltestelle zum Arbeitsplatz zurückzulegen?

Sollte der Betriebsstandort nur unzureichend an das ÖPNV-Netz angebunden sein, wäre ein erster Hinweis dafür gefunden, in welche Richtung mögliche Lösungen entwickelt werden könnten.

## **2.3 Radverkehrsinfrastruktur**

Eine geringe Nutzung des Fahrrades bei höheren Anteilen von Beschäftigten mit Wohnung im typischen Radverkehrsradius (vgl. Mitarbeiterbefragung) kann als ein Hinweis auf unzureichende Verkehrsbedingungen für Fahrradfahrer gewertet werden. Dementsprechend ergeben sich Hinweise auf Verbesserungsbedarf, die den zuständigen Behörden vorgetragen werden müssen.

Der optimale Entfernungsbereich für Fahrräder wird in der Verkehrswissenschaft mit bis zu 6 Kilometer angegeben. Bei dieser Entfernung ist das Fahr-

rad von Tür-zu-Tür (also unter Beachtung der An-/Abmarschwege zum Parkplatz und der Parkplatzsuche) oftmals das schnellste Verkehrsmittel. Im Berufsverkehr werden Fahrradnutzungen nicht selten sogar bis zu einem Entfernungsbereich von 15 Kilometer beobachtet.

### **Fragen zur Radverkehrsinfrastruktur**

1. Welche Wegstrecke haben Fahrradfahrer im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsalternativen vom Fahrradabstellplatz zum Arbeitsplatz zurückzulegen?
2. Verkürzt die Einrichtung einer neuen Pforte für Fahrradnutzer die Reisezeiten für diese Nutzergruppen so stark, dass dies zu einer spürbaren Attraktivitätserhöhung für den ÖPNV führen kann?
3. Wie sind Sicherheit und Attraktivität der Radwege zu bewerten (inkl. Zustand der Wege, Beleuchtung, Querungsmöglichkeiten, Ampelschaltungen usw.)?
4. Wie ist die bestehende Radverkehrsinfrastruktur auf dem Betriebsgelände, im unmittelbaren Umfeld sowie im Zulauf auf den Betriebsstandort zu bewerten?
5. In wessen Zuständigkeitsbereiche fällt diese Infrastruktur (z.B. Gemeinde)?
6. Welche Vorschläge für die Infrastrukturverbesserung (Abstellanlagen, Wegweisungsbeschilderung, Markierungen, Ampelschaltungen, usw.) existieren?
7. Existieren in ausreichendem Umfang und an geeigneter Stelle funktionale, sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen?
8. Wie ist die Wegführung auf dem Betriebsgelände zu bewerten?
9. Existieren Reparaturmöglichkeiten (Luftpumpe, Reparatur-Set, ggf. Werkstatt)?
10. Gibt es Umkleidemöglichkeiten für Radfahrer?
11. Existieren Trockenräume (für Regenkleidung), Duschen usw.?



Wenn das Fahrrad im Zubringer- und Verteilerverkehr zu öffentlichen Verkehrslinien eingesetzt wird, ist es ein wichtiges Bindeglied zur Raumerschließung durch den ÖPNV. Denn die Fahrradnutzung vergrößert den Einzugsbereich von Haltestellen um das 16-fache gegenüber dem Zufußgehen. Mit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrradparken an Haltestellen und Bahnhöfen („Bike and Ride“) bieten die verschiedenen Kombinationen eine hohe Leistungsfähigkeit.

Allerdings wird das Fahrrad im Vor- und Nachtransport des ÖPNV sowie als durchgehendes Verkehrsmittel nur dann genutzt, wenn die entsprechende

Infrastruktur einen Mindeststandard aufweist. Führung und Zustand der Radwege bzw. Integration in den Straßenraum, Dimensionierung und Qualität der Abstellanlagen am Zielort sowie an den Schnittpunkten mit dem ÖPNV-Netz sind die entscheidenden Punkte.

Für die Qualitätsbewertung von Fahrradabstellanlagen können bedenkenlos die Merkblätter und Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) herangezogen werden. Der Bedarf an Fahrradständern hängt stark von der Lage des Betriebsstandortes und seinem Einzugsbereich ab. Jedoch sollte als Faustregel gelten, dass die Zahl der Einstellplätze in der Regel nicht weniger als dem Äquivalent von 10 Prozent der Belegschaftsgröße entsprechen sollte. In der städtischen Verdichtung können Fahrradnutzerteile von bis zu 30 Prozent angestrebt werden. (Bei Schichtarbeitsbetrieben sind Gewichtungen hinsichtlich des schichtbezogenen Bedarfs vorzunehmen.)

Die Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur auch im eigenen Zuständigkeitsbereich des Unternehmens ist mehrdimensional. Mit großer Wahrscheinlichkeit erbringt sie eine Vielzahl nützlicher Hinweise für Angebotsverbesserungen.

## **2.4 Fußgängerverkehrsinfrastruktur**

Im allgemeinen Bewusstsein wie auch in der Verkehrsplanung werden die Belange der Fußgänger häufig als nachrangig angesehen oder schlicht vergessen. Dabei sind von diesen Belangen nicht nur »die Fußgänger« (also Personen, die einen Weg durchgehend zu Fuß erledigen) betroffen, sondern im Prinzip auch alle anderen Verkehrsteilnehmer, sobald sie nämlich ihr jeweiliges Verkehrsmittel verlassen bzw. zu erreichen suchen.

Die Akzeptanz von Fußwegen nimmt zu, wenn Wege nicht zu weit und gleichzeitig sicher, gestaltet und gepflegt sind. Die in der folgenden Übersicht aufgeführten Fragen sollten eine systematische Bestandsaufnahme ermöglichen, sofern zu vermuten ist, dass die vorhandene Situation für Fußgänger möglicherweise »abschreckend« und ungünstig wirkt – mit entsprechender Auswirkung auf das Verkehrsmittelwahlverhalten. Generell ist zu prüfen, inwieweit durch kleine Eingriffe oder Änderungen möglicherweise Abkürzungen geschaffen werden können. Soweit im Umfeld des Betriebsstandortes Mängel der Fußgängerverkehrsinfrastruktur festgestellt werden, ist dies ein Thema für die zuständigen Behörden.

### **Fragen zur Fußgängerverkehrsinfrastruktur**

1. Wie ist die fußläufige Erreichbarkeit des Betriebsstandorts sowie der wichtigsten Funktionsbereiche innerhalb des Betriebsgeländes zu bewerten (Wegeführung und Wegezeiten)?
2. Wie sind die An- und Abmarschwege zu Haltestellen/Bahnhöfen, Parkplätzen, Fahrradabstellanlagen usw. zu bewerten?
3. Bestehen Möglichkeiten zur Einrichtung neuer Pforten für Fußgänger, um die Wege von/zu Haltestellen des ÖPNV zu verkürzen?
4. Wie sicher sind die Fußwege? Sicherheit wird durch hinreichende Flächenzuteilung (Gehwege, Plätze usw.), vor allem aber durch gesicherte Querungsstellen an stark und schnell befahrenden Straßen und Zufahrten bzw. auf den Verkehrsflächen des Betriebsgeländes gewährleistet. Neben objektiven Kriterien ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Beschäftigten entscheidend.
5. Wie attraktiv sind die Fußwege? Dies betrifft v.a. Beleuchtung, Einsehbarkeit (Vermeidung von »Angsträumen«) und städtebauliche Gestaltungselemente.



## **2.5 Anbindung an den Straßenverkehr**

Von der Art des Straßennetzes hängt es ab, inwieweit sich die auf den Betriebsstandort zulaufenden Anfahrten der Beschäftigten bereits weiträumig bündeln. Eine Abschätzung kann anhand der Karte zur Wohnortverteilung vorgenommen werden. Je stärker die Bündelung ist (im Extremfall fahren alle auf derselben Straße) und je weiträumiger sie beginnt, desto höher sind die Chancen für die Unterstützung oder Entwicklung von Mitnahmeverkehren (Voll- oder Teilstreckenfahrgemeinschaften). Gleichzeitig können die Chancen für eine Einrichtung peripher platzierter Park&Ride-Plätze abgeschätzt werden, die von Buszubringern bedient werden.

## **2.6 Pkw-Stellplätze**

Umfang und Qualität des Stellplatzangebots und die Frage, ob und unter welchen Umständen zielortnah geparkt werden kann: Das beeinflusst die Wahl des Verkehrsmittels stärker als die Flüssigkeit des Verkehrs im Straßennetz. Es gilt das Prinzip, dass bei geringen Widerständen für das zielnahe Parken (keine Probleme bei Parkplatzsuche, kurze Anmarschwege, geringe oder keine Kosten) kaum Chancen bestehen, die Entscheidung für den Pkw zu ändern.

Der Betriebs-Checkup muss den folgenden Fragen nachgehen. Bei einer Unterauslastung von Stellplatzflächen – z.B. bei einer durchschnittlich unter 85 Prozent liegenden Belegungsdichte oder bei freien Kapazitäten zur Spitzenzeit – sollte der tatsächliche Bedarf geprüft werden.



### **Fragen zu Pkw-Stellplätzen**

1. Wie viele Pkw-Stellplätze der verschiedenen Art (befestigte und unbefestigte Stellflächen, Parkdecks oder -häuser, Tiefgaragen) werden am Betriebsstandort vorgehalten?
2. Wie viele der Stellplätze sind angemietet, wie viele sind Eigentum?
3. Wie ist die räumliche Anordnung und Verteilung?
4. Wie ist das prozentuale Verhältnis von Mitarbeiterzahl und vorhandenem Stellplatzangebot (für die Mitarbeiterzahl ist die Anzahl der maximal gleichzeitig Anwesenden entscheidend)?

## **2.7 Parkplatzsituation im Umfeld**

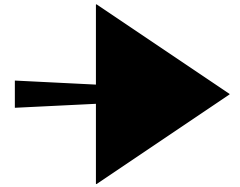
Eine große Rolle für die Akzeptanz von Parkraumregelungen auf dem Betriebsgelände spielt die Frage, ob und in welcher Qualität im Umfeld des Betriebsgeländes alternative Parkmöglichkeiten bestehen. Fragen zur Parkplatzsituation im Umfeld finden sich in der folgenden Übersicht. Neue Parkraumregelungen haben kaum eine Erfolgchance, wenn im Umfeld problemlos und kostenlos geparkt werden kann.



### **Fragen zur Parkplatzsituation im Umfeld**

1. Welche Stellplatzkapazitäten (legal und illegal) existieren im Umfeld und in welcher Entfernung zu den relevanten Werkstoren/Eingängen?
2. Welcher Art sind die Stellplatzflächen und in wessen Baulast liegen diese (Öffentlicher Straßenraum, öffentlicher Parkplatz, Parkhaus usw.)?
3. Wie ist das Parken auf diesen Flächen geregelt?
4. Wie viele dieser Stellplätze sind kostenpflichtig und welche Preise werden gezahlt?
5. Werden Flächen missbräuchlich genutzt und in welchem Umfang?
6. Welche Regelungsmöglichkeiten erscheinen sinnvoll?
7. Liegen Beschwerden der Anwohnerschaft oder benachbarter Betriebe vor, und wie wird die Situation von der Straßenverkehrsbehörde eingeschätzt?
8. Bestehen seitens der Gemeinde Zielvorstellungen zur Stellplatzbegrenzung oder zur Neuregelung des Parkens (Stichworte: Anwohnerparken, Kurzparkeinrichtungen, Parkleitsystem, Parkraumbewirtschaftung, Parkverbote, usw.)?

# 3. Betriebliche Aktivität



Der zweite Untersuchungsbereich des Betriebs-Checkup befaßt sich mit der bisherigen betrieblichen Aktivität zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens der Belegschaft. In der Vergangenheit getroffene Entscheidungen oder erlassene Regelungen sind oft – gewollt oder ungewollt – die Ursache für das heute zu beobachtende Verkehrsverhalten.

Die Untersuchung kann auf folgenden Ebenen erfolgen:

- Bestehende Betriebsvereinbarungen
- Direkte finanzielle Aufwendungen des Unternehmens
- Indirekte Subventionen
- Kooperationen
- Aktivitäten und Konzeptionen
  - Stellplatzregelungen
  - Firmenkarte/Job-Ticket
  - ÖPNV-Information
  - Fahrgemeinschaftsförderung
  - Car-Sharing
  - Fuhrparknutzung
  - Dienstreiseregulungen
  - Radverkehrsförderung
- Aktionen und Events
- Vorliegende Ideen
- Bisherige Diskussionen

Typische Informationsquellen, die Daten zu den genannten Ebenen liefern:

- Auswertung der Protokolle von Arbeitsgruppen und Gremien
- Befragung der Entscheidungsträger für die verschiedenen Zuständigkeitsbereiche
- Befragung der Belegschaftsvertretungen
- Rückfragen bei Kooperationspartnern
- Ausgabenanalyse
- betriebswirtschaftliche Auswertungen
- Sichtung von Betriebszeitschriften und Akten

### 3.1 Bestehende Betriebsvereinbarungen

Welche Betriebsvereinbarungen mit Einfluss auf das betriebliche Verkehrsverhalten existieren und welche Bedingungen ergeben sich daraus?

Beispiele für solche Betriebsvereinbarungen sind Vereinbarungen über

- die Zuteilung von Parkberechtigungen,
- Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung,
- Vergütungs- und Erstattungsregelungen für die Pkw-Nutzung bei Dienstwegen und Dienstreisen,
- Fahrtkostenerstattungen für Arbeitswege,
- Dienstwagengebrauchsrechte,
- Reisekostenplanung und -abrechnung,
- Firmenkarten/Jobticket,
- die Dienstfahrradnutzung,
- die Zulassung von Privatfahrrädern auf dem Betriebsgelände,
- Werkbusverkehre,
- Sonderrechte für Fahrgemeinschaften,
- Sonderrechte für bestimmte soziale Gruppen (z.B. Mobilitätsbehinderte),
- die Freihaltung und zeitweilige Mitbenutzung von Kundenparkplätzen,
- die Berücksichtigung von Fahrgemeinschaften bei der Arbeitszeitverteilung (insbesondere in Schichtplänen),
- Arbeitszeitregelungen (gleitende Arbeitszeit, flexible Arbeitszeiten, Teilzeitarbeit, Job-Sharing, Überstunden usw.),
- die Benutzung von Werkstoren,
- neue Dienstleistungselemente wie z.B. Car-Sharing,
- die Nutzung externer Dienstleistungen (Taxi, Botendienste usw.) und über
- die Betriebsverkehrsplanung

Ist der Einfluss dieser Vereinbarungen erkannt, können Maßnahmen entwickelt werden.



#### Fragen zu Betriebsvereinbarungen

1. Welche Betriebsvereinbarungen mit Einfluss auf den Personenverkehr existieren?
2. Welchen Einfluss haben die Betriebsvereinbarungen auf den Personenverkehr?
3. Welche Einengung von Handlungsspielräumen für die potentiellen Akteure der betrieblichen Verkehrsplanung ergibt sich aus bestehenden Betriebsvereinbarungen?
4. Sind die schon seit langem bestehenden Betriebsvereinbarungen nach wie vor erforderlich bzw. zweckdienlich (z.B. Kilometergeld für Pkw-Nutzung im Berufsverkehr oder Freizügigkeit des Parkens auf dem Betriebsgelände)?

5. Sind Diskussionen zur Veränderung bestehender Betriebsvereinbarungen in der Vergangenheit gescheitert, aktuell im Gange oder »festgefahren«?
6. Welche Ansätze erscheinen künftig diskutierbar, welche erscheinen auf mittlere oder längere Sicht aussichtslos oder gar »tabu«?
7. Sind standortspezifische Sonderwege denkbar (differenzierte Regelungen für Betriebsstandorte mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen)?

### 3.2 Direkte finanzielle Aufwendungen des Unternehmens

Welche direkten finanzielle Aufwendungen leistet das Unternehmen für die Abwicklung von Personenverkehrsleistungen? Beispiele sind:

- Vergütungszahlungen/Erstattungen an Beschäftigte für Arbeitswege, Dienstfahrten oder Geschäftsreisen,
- Unterhalt von Werkbusverkehren, Fuhrpark und Dienstwagennutzung,
- Zahlungen an Verkehrsunternehmen und andere Verkehrsdienstleister,
- Erstellen von Infrastrukturen vom Fahrradständer über die separate Radfahrer-Werkszufahrt bis zum Parkhaus,
- Flächenanmietung für Stellplätze,
- Verkehrslenkungsmaßnahmen auf dem Werksgelände,
- Einkauf externen Sachverständes für Mobilitätsberatung und Verkehrsplanung, Informations- und Motivationskampagnen usw.

Diese Aufwendungen sind auf ihre Zweckdienlichkeit hin zu untersuchen und zu bewerten. »Zweckdienlich« heißt hier „ökonomisch-ökologisch optimal“.

#### Fragen zu direkten finanziellen Aufwendungen des Unternehmens

1. Welche finanziellen Aufwendungen leistet das Unternehmen für den Personenverkehr?
2. Welchen Einfluss haben diese Aufwendungen auf den Personenverkehr?
3. Wie effizient und zeitgemäß sind die entsprechenden Aufwendungen (Dies betrifft u.a. den Nutzen-Kosten-Vergleich sowie die Frage, ob der mit bestimmten Aufwendungen verbundene Lenkungszweck aus heutiger Sicht noch aktuell ist. Manche Regelung stammt aus Zeiten, in denen die Arbeitgeber hohen Aufwand betrieben haben, um Arbeitskräfte anzulocken.)
4. Welche Aufwendungen könnten mit Blick auf neue Konzepte als »Umverteilungsmasse« definiert werden? (Dies kann durchaus auch ein vorhandenes, aber inzwischen ineffektiv gewordenes – weil nicht mehr zeitgemäßes – Werkbussystem betreffen o.ä.)

?

### 3.3 Indirekte Subventionen

Welche indirekten (versteckten) Subventionen hat das Unternehmen bisher akzeptiert? Eine indirekte Subvention ist z.B. die Vorhaltung von Pkw-Stellplätzen, die den Beschäftigten kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Entsprechende Subventionen lassen sich z.B. auch als »Mindereinnahmen« oder »entgangener Nutzen« darstellen. Sie sind analog zu den direkten Aufwendungen (siehe oben) auf ihre Zeitgemäßheit, Zweckdienlichkeit und auf die Möglichkeit der ökonomisch-ökologischen Optimierung zu überprüfen.



#### Fragen zu indirekten Subventionen

1. Welche indirekten Subventionen leistet das Unternehmen für den Personenverkehr?
2. Welchen Einfluss haben diese indirekten Subventionen auf den Personenverkehr?
3. Wie effizient und zeitgemäß sind die indirekten Subventionen?

### 3.4 Kooperationen

Im Rahmen des Betriebs-Checkup sollte ermittelt werden, auf welchem Niveau eine Kooperation mit betriebsexternen Akteuren stattfindet.



#### Fragen zu Kooperationen

1. Gibt es bereits zeitweilige oder dauerhafte Kooperationen mit Nachbarbetrieben?
2. Gibt es bereits zeitweilige oder dauerhafte Kooperationen mit Verkehrsclubs (wie z.B. ADAC, ACE, ADFC, VCD, FUSS e.V. usw.)
3. Gibt es bereits zeitweilige oder dauerhafte Kooperationen mit Umwelt- und Verkehrsverbänden (wie z.B. BUND, Naturschutzbund, ROBIN WOOD). Gibt es bereits zeitweilige oder dauerhafte Kooperationen mit Greenpeace, DVR, HUK Verband usw.)
4. Gibt es bereits zeitweilige oder dauerhafte Kooperationen mit Verkehrsverbänden/ Verkehrsbetrieben, Kommunal- oder Landesbehörden, Universitäten/Forschungseinrichtungen, Berufsgenossenschaften usw.? (Typische Aktionen wären z.B. Verkehrssicherheitsaktionen in Zusammenarbeit mit der Polizei oder der Deutschen Verkehrswacht, den Berufsgenossenschaften, jährliche Aktion »Mit dem Fahrrad zur Arbeit« in Zusammenarbeit mit dem ADFC, Beratungsaktionen oder Info-Kampagnen der verschiedenen Akteure, Job-Ticket-Beschaffung zusammen mit Nachbarbetrieben (Besteller-Pool), nachbarschaftliche Parkplatznutzung oder Fahrgemeinschaftsvermittlung, Bildung überbetrieblicher Linienverkehre oder Mischformen von Werkbus- und öffentlichem Verkehr, Kooperation mit der

Kommune hinsichtlich Lockerung der Stellplatzerstellungspflicht im Zusammenhang mit alternativen Verkehrsangeboten für die Beschäftigten, Konzepte zur Stellplatzbegrenzung im betrieblichen Umfeld in Kooperation mit der Kommune, Beteiligung an Pilot- und Forschungsprojekten usw.)

### 3.5 Aktivitäten und Konzeptionen

Es ist zu ermitteln, ob es im Betrieb konkrete Aktivitäten bzw. Konzeptionen der Verkehrsplanung (oder einzelne Komponenten hiervon) mit der auf die Kfz-Nutzung bezogenen Zielsetzung „vermeiden“, „verlagern“ und „verträglich abwickeln“ gab oder gibt (auch als die klassischen drei V's der Verkehrsplanung bezeichnet). Welches sind diese Ansätze, welchen Erfolg hatten sie bisher und welche Entwicklungschancen sind ihnen künftig einzuräumen? Wenn es keine ausgewiesenen Aktivitäten oder Konzepte in dem genannten Sinne gibt, sind die Gründe hierfür zu ermitteln und zu bewerten. Einige Beispiele für solche Aktivitäten und Konzeptionen sind nachfolgend beschrieben.

#### Aktivität 1: Stellplatzregelungen

Nur bei knappen Stellplätzen lässt sich der autobezogene Berufsverkehr verringern. Und nur unter dieser Voraussetzung kann eine Neuordnung des Parkens mit gezielter Privilegierung einzelner Gruppen (z.B. Pendler mit den weitesten Wegen oder mit unzureichender ÖPNV-Verbindung, Fahrgemeinschaften usw.) erfolgreich sein. Es liegt auch unmittelbar im ökonomischen Interesse des Betriebs, das Parkflächenangebot durch Neuordnung und Nutzungsoptimierung zu reduzieren.

#### Fragen zu Stellplatzregelungen

1. Welche Stellplatznutzungsrechte sind vergeben?
2. Nach welchem Prinzip erfolgt die Stellplatzbelegung?
3. Nach welchem Verfahren und anhand welcher Kriterien werden Stellplatznutzungsrechte vergeben?
4. Wird die Zuteilung der Stellplatznutzungsrechte von der Länge des Arbeitsweges und/oder der ÖPNV-Verbindungsqualität abhängig gemacht?
5. Gibt es differenzierte Stellplatzzuteilungen, wie z.B. 50mal pro Jahr; ein Tag pro Woche o.ä.?
6. Welchen Gruppen werden Stellplatzprivilegien eingeräumt?
7. Werden Gebühren für die Stellplatznutzung erhoben? Wenn ja, von wem und in welcher Höhe? Gibt es eine Zweckbindung für die Verwendung der Einnahmen aus der Stellplatzbewirtschaftung?
8. Gibt es Konflikte, weil Kundenparkplätze von Beschäftigten belegt werden?

?

9. Wie hoch ist der Auslastungsgrad der Stellplätze? (Dies ist nach Tageszeiten differenziert zu erfassen)
10. Lassen sich anhand der Ortskennziffer im Kfz-Kennzeichen Rückschlüsse auf die Stellplatznutzung ziehen? (z.B. Dominanz bestimmter Ortskennungen)?
11. Welche Wegstrecke haben Autonutzer im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsalternativen vom Parkplatz zum Arbeitsplatz zurückzulegen?

Bei geplanten Betriebsweiterungen sollte geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen die Gemeinde von einer Erfüllung der Stellplatzerstellungspflicht (Stichwort: Landesbauordnung) absieht und/oder einer Stundung der Ablösesummen zustimmt.

### **Aktivität 2: Firmenkarte/Jobticket**

Der Betriebs-Checkup erfasst, ob und mit welchem Aufwand eine Firmenkarte oder ein Jobticket eingeführt werden kann. In Betrieben mit Jobticket ist zu untersuchen, ob die angestrebte Wirkung erzielt wird oder ob das Modell durch Arbeitgeberzuschüsse oder flankierende Maßnahmen ggf. zu verbessern ist.



### **Fragen zu Firmenkarte und Jobticket**

1. Bietet der lokale ÖPNV-Betreiber eine Jahreskarte an, die die Belegschaft zu Sonderbedingungen beziehen kann?
2. Ist am Betriebsstandort das Jobticket eingeführt? (In Unternehmen, in denen das Jobticket etabliert ist, hat das ÖPNV-Marketing zumeist bereits ein vergleichsweise hohes Niveau erreicht.)
3. Welche Teilnahmebedingungen stellt der ÖPNV-Betreiber (Einstiegshürden)? (Nicht selten liegt die Interessentenzahl unterhalb der geforderten Mindestteilnehmerzahl, oder es wird aufgrund einer relativ geringen Teilnehmerquote nur eine niedrige Rabattstufe erreicht.)
4. Können durch Kooperation mit Nachbarbetrieben bessere Bedingungen erreicht oder überhaupt erst die Mindestanforderungen erfüllt werden?
5. Kommt zur Vermeidung des bürokratischen Aufwands und zur Erreichung eines attraktiven Rabattniveaus eine Pauschalbestellung durch den Betrieb infrage? (Gegebenenfalls ist es möglich, die durch Pauschalisierung der Bestellung entstehenden Mehrkosten mit dem eingesparten Verwaltungsaufwand gegen zu rechnen. Beispiele zeigen, dass dies möglich ist. Eventuell werden ein paar Karten oberhalb des Bedarfs bestellt, um eine höhere Rabattstufe zu erreichen.)

### **Aktivität 3: ÖPNV-Information**

Der ÖPNV wird nur stärker genutzt, wenn ausreichende Informationen über das Bus- und Bahnangebot vorhanden sind. Die ÖPNV-Betreiber stellen viele Unterlagen und Hilfe bereit, die von den Betrieben jedoch zumeist aktiv abgerufen werden muss. Diese Möglichkeiten sind im Rahmen des Betriebs-Checkups zu prüfen. Der Betriebs-Checkup wird in diesem Bereich vor allem Hinweise auf mögliche und notwendige Kooperationen mit den Verkehrsbetrieben oder Verkehrsverbänden erbringen.

#### **Fragen zu ÖPNV-Informationen**

1. Sind an geeigneter Stelle des Betriebes Fahrpläne für die relevanten Haltestellen ausgehängt?
2. Sind die in vielen Regionen bereits verfügbaren Elektronischen Fahrplanauskunftssysteme (auf CD-ROM und im Internet) an zentral gelegenen Terminals verfügbar oder von den Bildschirmarbeitsplätzen aus erreichbar?
3. Können die Beschäftigten ihre »individuellen Fahrpläne« abrufen oder bestellen (z.B. Sammelbestellung beim ÖPNV-Betreiber jeweils zum Fahrplanwechsel)?
4. Wurden den Beschäftigten bereits sogenannte »Schnupperangebote« (z.B. Monatskarten zu Sonderkonditionen u.ä.) unterbreitet? (Diese stellen eine sehr effektive Marketingstrategie des ÖPNV dar).



### **Aktivität 4: Fahrgemeinschaftsförderung**

Der Betriebs-Checkup soll eine Statusbeurteilung ermöglichen. Eine weitere wichtige Grundlage bildet hierfür die unter »Verkehrsmittelwahl der Belegschaft« beschriebene Auswertung zur Wohnortverteilung der Belegschaft. Eine erfolgreiche, systematische Fahrgemeinschaftsförderung setzt einen hinreichend großen Interessentenpool voraus. Zu prüfen ist, ob sich durch Kooperationen mit benachbarten Betrieben bessere Chancen ergeben.

#### **Fragen zur Fahrgemeinschaftsförderung**

1. Gibt es bereits Fahrgemeinschaftsbörsen im Hause und welcher Art sind diese (schwarze Bretter, EDV-Börsen, Anzeigen in der Betriebszeitschrift o.ä.)?
2. Werden bestehende Fahrgemeinschaften bei der Arbeitszeitplanung als solche berücksichtigt (gemeinsame Schichteinteilung)?
3. Werden Fahrgemeinschaften durch das Angebot besser gelegener oder kostenloser Stellplätze privilegiert?
4. Existieren Angebote zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften, für den Fall, dass die organisierte Fahrt nicht wie vorgesehen stattfinden kann (Stichwort: »Mobilitätsgarantien«, z.B. durch Bereithaltung von Car-Sharing-Fahrzeugen, Erlaubnis der Taxinutzung bei Kostenübernahme durch den Betrieb usw.)?



## Aktivität 5: Car-Sharing

Car-Sharing ist eine Möglichkeit, den eigenen Fuhrpark zu reduzieren (oder den Zuwachs von Parkflächen zu vermindern), die betrieblichen Mobilitätsangebote zu komplettieren, aber auch als flankierendes Angebot Fahrgemeinschaftsprojekte zu unterstützen.

Wichtig ist, dass die benötigten Stellplätze durch Schranken, Pfähle oder Ketten vom allgemeinen Straßenraum und den Betriebsparkplätzen getrennt und allein für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert sind. Ferner müssen andere Mitglieder der Car-Sharing-Organisation, die nicht beim Betrieb beschäftigt sind, auch Zugang zum reservierten Parkplatz haben. Eine entsprechende Infrastruktur wird von den Car-Sharing-Unternehmen vorgehalten. Der Betrieb muss nur den Kontakt suchen und zu einer Kooperation bereit sein. Planung, Umsetzung, Werbung und Abrechnung übernehmen die Car-Sharing-Betreiber.

Der Standort der dem Betrieb zugeordneten Station sollte also möglichst für Beschäftigte des Betriebes und für sonstige Mitglieder günstig gelegen sein. Denkbar ist auch die Verstärkung einer in der Nähe bereits bestehenden Station, z.B. durch weitere Fahrzeuge. Da Car-Sharing-Stationen nicht am Straßenrand ausgewiesen werden dürfen, sind die Car-Sharing-Betreiber in der Regel auf der Suche nach reservierungsfähigen Stellplätzen. Hier können die Betriebe wichtige Unterstützung geben, indem sie eigene Flächen zur Verfügung stellen.



### Fragen zu Car-Sharing

1. Ist im Eingangsbereich zum Betriebsgelände eine Car-Sharing-Station eingerichtet oder kann sie eingerichtet werden?
2. Besteht in der näheren Umgebung des Betriebsstandortes eine hinreichend große Nachfrage nach Car-Sharing-Angeboten, so dass sich eine tragfähige Mischkalkulation aus betrieblicher und allgemeiner Nutzung ergibt? Dies ist u.a. anhand der Betriebsbefragung zu klären.
3. Können vergünstigte Konditionen mit dem Car-Sharing-Unternehmen ausgehandelt und den Beschäftigten angeboten werden? (Dies betrifft vor allem die sonst fälligen Aufnahmegebühren, Kautionen und Formalitäten.)

## Aktivität 6: Fuhrparknutzung

Die Dimensionierung und Bestückung des betrieblichen Fuhrparks ist sehr stark von der Branche und der räumlichen Lage des Betriebsstandortes abhängig. Eine Einflussnahme im »verkehrsplanerischen« Sinne und im Sinne des

Umweltmanagements kann auf den Ebenen der Fahrzeugflotte und der Nutzungsberechtigung erfolgen.

Technische Komponenten der Fahrzeugflotte wie Fahrzeuge, Treibstoffeinsatz und sonstige Fuhrparkinfrastruktur (Werkstatt, Waschanlage usw.) sollen hier nicht weiter thematisiert werden. Diese Aspekte werden im Rahmen betrieblicher Umweltkonzepte meist in hinreichendem Maße aufgegriffen, weil sie

- als unmittelbar umweltwirksame Faktoren be- und anerkannt sind,
- dem Fortschritt der technischen und verfahrensmäßigen Entwicklung unterliegen,
- laufend von der Veränderung gesetzlicher Rahmenbedingungen berührt werden und
- auch unter dem Gesichtspunkt der Kostenrationalisierung immer im Fokus der Betrachtung stehen.

Zur Dämpfung der Dienstwagennutzung sollte jedoch das im Betrieb bestehende Reglement daraufhin überprüft werden, ob und inwieweit die Pkw-Nutzung leicht oder schwer gemacht wird. Das Beispiel vieler Behörden zeigt, dass klare Hierarchien und strenge Antragsregeln in der Praxis möglich sind. Teilweise werden Dienstwege mit dem Pkw nur noch in begründeten Ausnahmefällen genehmigt. In keinem anderen Bereich liegt die ökologisch verträglichste Lösung jeweils auch immer so dicht an der ökonomisch günstigsten Lösung. Dies gilt immer dann, wenn das Vermeidungsprinzip zur Anwendung kommen kann. Vermeidung heißt im Fuhrparkbereich auch immer Einsparung.

### **Fragen zur Nutzung des Fuhrparks**

1. Wie viele Fahrzeuge müssen für welche Art von Einsatz zur Verfügung stehen?
2. Unter welchen Voraussetzungen erhalten Beschäftigte Zugang zum Fuhrpark?
3. Wird die Nutzung des Privat-Pkw der Beschäftigten für den Einsatz in dienstlichen Belangen systematisch gefördert? (Sofern dies der Fall ist, wird allerdings auch teilweise die Kontrolle über das eingesetzte Fahrzeugmaterial aufgegeben).
4. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme bestehen, z.B. auf der Ebene von Koppelungsregelungen (Entschädigungszahlungen in Abhängigkeit von der Einhaltung bestimmter Umweltstandards)?



5. Welche alternative Möglichkeiten zur Dienstwagennutzung werden am Betriebsstandort angeboten?

- übertragbare Jahresnetzkarte
- CarSharing
- Großkundenabo für die Bahn
- Kostenübernahme für die Bahncard der Belegschaft
- übertragbare Jahres- oder Monatskarten für den ÖPNV
- Jobticket
- Dienstfahrräder
- bargeldlose Fahrt im Taxi-Vertragsunternehmen
- Programme zur Unterstützung der Reiseplanung

### **Aktivität 7: Dienstreiseregulungen**

Für den Betriebs-Checkup zum Dienstreisereglement sind im Prinzip dieselben Fragen erforderlich wie für die Fuhrparknutzung (s.o.). Auch hier ist zu prüfen, welche Freizügigkeit für die Abrechnung von Pkw-Fahrten gewährt wird und in welcher Weise ein verändertes Reglement zur Verlagerung von Dienstreiseaktivitäten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes beitragen könnte. Auch hier müssen zumutbare und attraktive Alternativen zur Pkw-Nutzung durch den Betrieb angeboten und gepflegt werden.

Der Betriebs-Checkup sollte auch den gesamten Ablauf von Planung, Genehmigung, Bestellung und Abrechnung von Dienstreisen und den entsprechenden Leistungen (wie Hotelbuchungen usw.) erfassen. Das Unternehmen kann Einsparungen erzielen, wenn die bislang weitgehend individuell gehandhabten Abläufe (jedes Sekretariat hat möglicherweise seine eigenen Methoden und Vertragspartner) neu geordnet und standardisiert werden (z.B. durch Einführung eines zentralen EDV-Systems zum kompletten Dienstreisemanagement). Eine Neuregelung der Zusammenarbeit mit ausgewählten Vertragsreisebüros kann bewirken, dass immer automatisch die umweltverträglichsten Variante einer Dienstreise ausgearbeitet und bestellt werden.

### **Aktivität 8: Radverkehrsförderung**

Manche Unternehmen bieten Ihren Beschäftigten anhand von Broschüren Hilfestellung bei der Tourenbeschreibung im Zulauf auf den Betriebsstandort an. Dabei geht es um die Darstellung sicherer und attraktiver Routen, aber auch um den Vorschlag von Treffpunkten für die gemeinsame Anfahrt. Im Rahmen des Betriebs-Checkup wird zusammengetragen, welche der genannten Maßnahmen am Betriebsstandort angeboten werden und welche Verbesserungsmöglichkeiten nahe liegen.

### **Fragen zur Förderung des Radverkehrs**

1. Inwieweit werden vom Betrieb Anstrengungen zur Imageverbesserung für die Fahrradnutzung unternommen?  
(Diesbezüglich kann die Zusammenarbeit mit dem ADFC Ansatzmöglichkeiten bieten: Infotische, Plakatierungen und Broschüren im Zusammenhang mit der Aktion »Mit dem Fahrrad zur Arbeit« o.ä.). Aus den Niederlanden ist bekannt, dass dort Betriebe ihren Beschäftigten sogar den Erwerb von Fahrrädern zu speziellen Firmenrabatten anbieten.)
2. Stehen Werks- oder Dienstfahrräder für die interne Nutzung auf dem Gelände für Dienstwege und ggf. für die Nutzung im Zubringerverkehr zum nächsten Bahnhof (Bike+Ride) zur Verfügung?
3. Welche Infrastrukturangebote für Radfahrer wurden bisher geschaffen?



### **3.6 Bisherige Aktionen und Events**

Zur Untersuchung bisheriger Anstrengungen ist es erforderlich, die Stimmungslage im Unternehmen zu ergründen und die bisherigen Diskussionen und gescheiterten bzw. erfolgreichen Lösungsansätze zusammenfassend zu bewerten. Für die Erfolgskontrolle ist letztlich der Nachweis bedeutsam,

- ob Veränderungen/Effekte planvoll (und aufgrund welcher Faktoren) herbeigeführt werden oder
- ob Zufälligkeiten beobachtet werden oder
- ob Effekte externer Einflüsse und Rahmenbedingungen maßgeblich verantwortlich sind.

### **Fragen zu Aktionen und Events**

1. Sind in der Vergangenheit bereits Aktionen oder »Events« durchgeführt worden, die zur Information, Motivation oder Sensibilisierung beitragen sollten, z.B.
  - ÖPNV-Infotisch,
  - Vorführung der Elektronischen Fahrplanauskunft,
  - Ausstellungen,
  - Ideen-Wettbewerbe,
  - Preisausschreiben und
  - Kampagnen in Werkszeitungen oder mit Broschüren.
2. Wenn ja, mit welchem Erfolg?



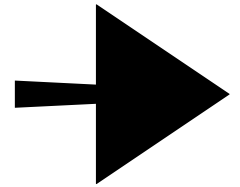
Folgendes ist zu beachten:

- Die Aktivitäten benötigen eine hohe Akzeptanz bei Belegschaft und Geschäftsleitung. Die Lösungen sind zu bevorzugen, die in der tatsäch-

lichen betrieblichen Erfahrung und/oder im Bewusstsein der Beteiligten und Betroffenen noch nicht verbraucht oder verschlissen sind und eine möglichst hohe »identitätsstiftende« Wirkung erwarten lassen (Appell an das Wir-Gefühl; »unsere« Konzeption; wir versuchen, in unserer Firma eine gute neue Idee umzusetzen usw.).

- ➔ Manch guter Vorschlag stößt in Unternehmen auf Desinteresse oder Widerstand, weil entsprechende Ansätze bereits durch vergangene Diskussionen oder misslungene Aktionen in Misskredit geraten sind. Ein großer Teil der Probleme, die es zu lösen gilt, besteht »im Kopf«. Die identitätsstiftende Wirkung und die Erfolgsaussichten von Konzepten werden gering sein, wenn der Verdacht aufkommt, es handele sich nur um »alten Wein in neuen Schläuchen«. Nicht selten kann aber auch heute eine Diskussion noch einmal ganz neu aufgelegt werden, weil das Scheitern ähnlicher Diskussionen eng mit Personen oder innerbetrieblichen Konstellationen verknüpft war, die heute nicht mehr vorhanden sind, oder weil sich der Zeitgeist verändert hat und andere Rahmenbedingungen bestehen.
- ➔ Die Konzepte benötigen Initialprojekte, die im wesentlichen positiv besetzt sind und im allgemeinen Verständnis eine gewisse Erfolgserwartung zulassen. Gleichzeitig muss die Belegschaft erwarten, dass die Lösungen keine neuen Ungerechtigkeiten schaffen (möglichst sogar bestehende abschaffen) und mögliche Lasten wenigstens gerecht verteilen.
- ➔ Konzepte mit stärker restriktiven Elementen – wie z.B. Einführung einer Parkraumbewirtschaftung – sind in der Regel nur durchsetzbar, wenn dies durch externe Faktoren ausgelöst oder wenigstens unterstützt wird. Beispielsweise können äußere Rahmenbedingungen der Kommunalpolitik oder der Steuergesetzgebung Anlass sein oder Anknüpfungspunkte bieten.

# 4. Verkehrsmittelwahl der Belegschaft



Welches Verkehrsmittel die Belegschaft wählt, hängt von drei Faktoren ab:

- Strukturen: Verteilung der Wohnorte der Belegschaft
- Verhalten: Verkehrsmittelnutzung
- Subjektive Einschätzungen: Zufriedenheitsgrad hinsichtlich Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten, Gründe für Verkehrsmittelwahl, Wünsche und Vorschläge für Verbesserungen; mögliche Verhaltensspielräume

## Informationsquellen für Daten zur Verkehrsmittelwahl der Belegschaft

- Sichtung von Personalstammdaten (Wohnortverteilung nach Postleitzahlbezirken)
- Befragung der Belegschaft (Verkehrsmittelwahl, Einschätzungen, Wünsche)
- zusätzlich ergänzende Verkehrsbeobachtungen und -zählungen (Busfrequentierung, Stellplatznutzung, Anzahl abgestellter Fahrräder, Besetzungsgrad von Fahrzeugen usw.)



### 4.1 Sichtung der Personalstammdaten

Eine Sichtung der Personalstammdaten stellt eine Vorstufe des Checkup dar, weil die Auswertung nicht viel Zeit in Anspruch nimmt und die Sichtung noch ohne »Betriebsöffentlichkeit« vorgenommen werden kann. Auf dieser Basis lassen sich die weiteren Schritte besser planen. Dies betrifft auch den Entwurf von Fragebögen. Die Sichtung ergibt zunächst einen Überblick über die Wohnortverteilung der Belegschaft. Der Vergleich dieser Daten mit den Daten zu den Standort- und Umfeldbedingungen ermöglicht erst eine Analyse der Verkehrsmittelwahl der Belegschaft und zeigt Möglichkeiten zur Steuerung auf. Die Sichtung erfolgt in vier Schritten:

1. Sichtung anhand der Postleitzahlen in der Mitarbeiteranschrift. Eine solche Auswertung ist datenschutzrechtlich unbedenklich und nicht mitbestim-

mungspflichtig. Solange keine weiteren personenbezogenen Daten weitergegeben werden, kann die Aus- und Bewertung der Postleitzahlverteilung sogar in die Hände externer Fachleute gegeben werden.

2. Erstellung einer Liste aus der Personaldatei, bei der für jede Postleitzahl die Anzahl der in diesem Bereich wohnenden Beschäftigten aufgeführt wird. Karten mit der räumlichen Abgrenzung der Postleitzahlbezirke sind bei der Deutschen Post AG erhältlich. In größeren Betrieben sind entsprechende Karten – ggf. sogar in elektronischer Form – in der Abteilung für Logistikplanung oder in der Personalabteilung vorhanden.
3. Darstellung, wieviel Beschäftigte in den jeweiligen Postleitzahlbezirken wohnen, auf geeigneter Kartengrundlage. (Das Prinzip ist das der »Steckkarte«, siehe Abbildung nächste Seite).
4. Erste Einschätzung zu den vorherrschenden Entfernungsstrukturen und zu den räumlichen Konzentrationen bzw. Streuungen der Wohnortadressen anhand dieser Karte.

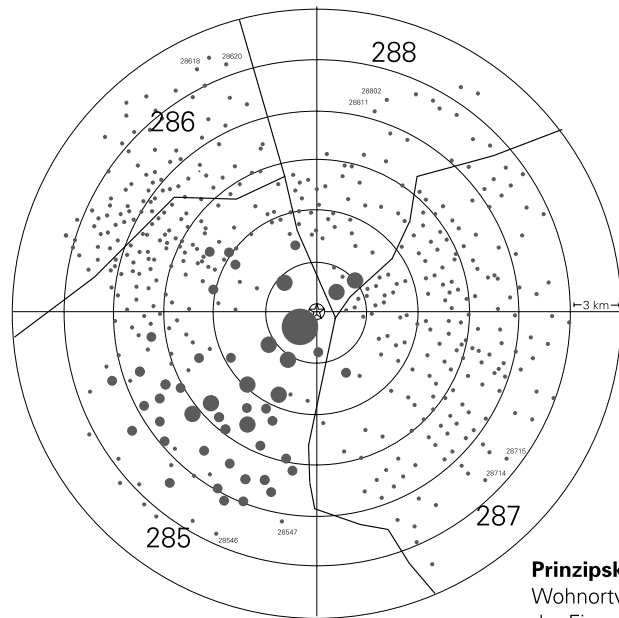
Von entscheidender Bedeutung für die spätere Analyse ist eine Darstellung der Wohnortverteilung der Firmenangehörigen. Auf Grundlage der Postleitzahlenauswertung kann eine »Steckkarte« erstellt werden. Es ist sinnvoll, je nach Maßstab der Karte abgestufte Clustergrößen festzulegen, die mit unterscheidbaren Farben oder Symbolen dargestellt werden. Ziel ist es, Adressballungen und -streuungen kenntlich zu machen. Bei Schichtarbeitsbetrieben empfiehlt es sich, entsprechende Karten für die jeweiligen Arbeitsschichten zu erstellen.

Diese Karte wird mit einer Karte des ÖPNV-Netzes überlagert. Hilfreich ist es, Einzugsbereiche für Haltestellen (z.B. 300 Meter zu Fuß oder 3-5 Kilometer per Fahrrad) und eine Unterscheidung der Linien nach Bedienungsfrequenz (gut oder schlecht bedient) einzutragen. Die Karte zeigt, ob die Wohnorte günstig oder ungünstig zum bestehenden Linienangebot liegen. Andere Überlagerungen wie z.B. mit dem Radwegenetz oder dem Straßennetz sind möglich. Eine Eintragung von P+R-Plätzen und von B+R-Anlagen an den Schnittpunkten der Netze (Knoten, Bahnhöfe, Haltestellen) hilft einzuschätzen, ob ein kombinierter Personenverkehr realistisch erscheint. Die Abbildung (s.u.) stellt eine solche Steckkarte exemplarisch dar.

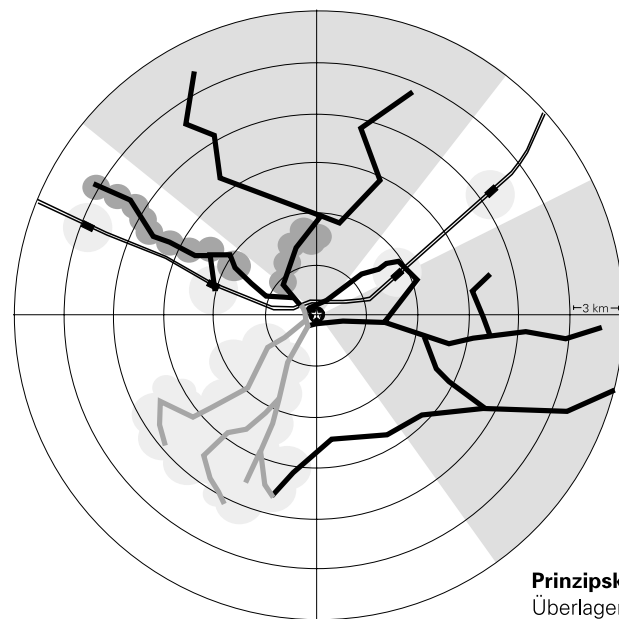
Bei der Bewertung der Qualität des ÖPNV-Angebots sollte eine Grundregel gelten: Mehrfache »Berechungen« eines Weges sind im Vergleich zur durchgängigen Pkw-Nutzung keine akzeptable Alternative. D.h. wenn mehrfaches Umsteigen im ÖPNV erforderlich ist oder zusätzlich zu P+R oder B+R noch im ÖPNV umgestiegen werden muss, darf dies nicht einfach als »akzeptable Alternative zur Autonutzung« (und damit als mögliches Veränderungspotenzial) gelten.

Anhand der Karte kann relativ leicht eine erste Einschätzung getroffen werden, ob und inwieweit

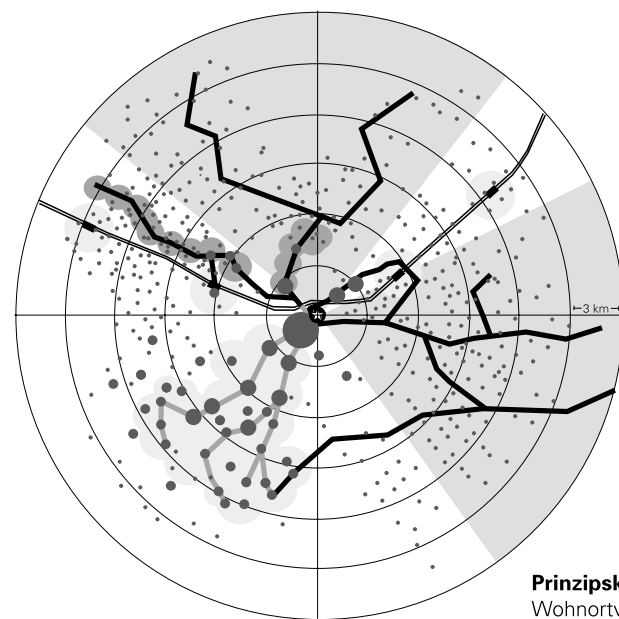
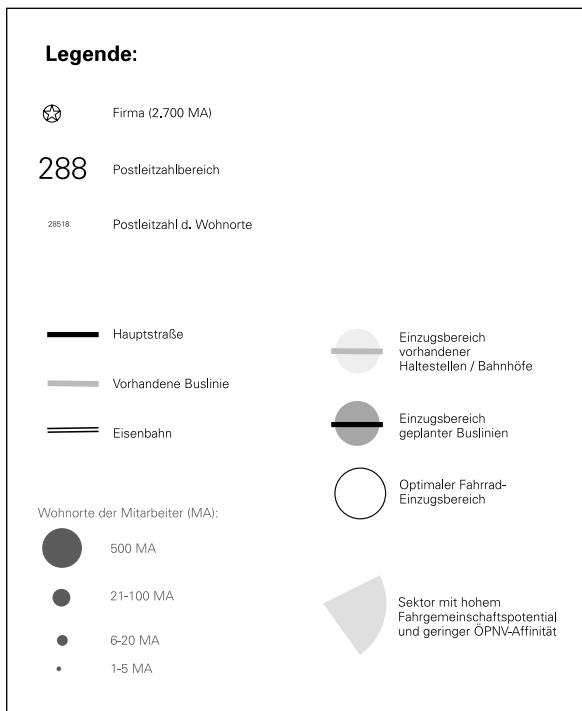
- ➔ es lohnend erscheint, bestehende Verkehrsangebote zu optimieren (z.B. Linienveränderung, Haltestellenverlegung bzw. neue Haltestellen, Fahrplanverstärkungen, Verstärkung der Verknüpfungselemente an Haltestellen und Bahnhöfen für P+R und B+R usw.),
- ➔ es sinnvoll ist, alternative Angebote vorzuschlagen (Fahrgemeinschaftsvermittlung, Bereitstellung von Fahrzeugen nach dem Modell des Van-Pooling, Unterstützung von Bürgerbussystemen, Werkbuslinien usw.),
- ➔ im näheren Einzugsbereich Verbesserungen in den Verkehrsnetzen geboten erscheinen (z.B. Rad- und Fußwegsicherheit usw.) und
- ➔ es sinnvoll erscheint, das Werksgelände möglicherweise neu oder verändert zu erschließen (z.B. durch Einrichtung eines rückwärtigen Eingangs oder einer neuen Fahrradschleuse auf kürzestem Weg zu den Arbeitsplätzen o.ä.).



**Prinzipskizze:**  
Wohnortverteilung  
der Firmenangehörigen



**Prinzipskizze:**  
Überlagerung der  
Verkehrsnetze (Hauptlinien)



**Prinzipskizze:**  
Wohnortverteilung der  
Firmenangehörigen mit  
Überlagerung der  
Verkehrsnetze (Hauptlinien)

Bei allem muss beachtet werden, dass es für jedes Verkehrsangebot eine »kritische Masse« gibt, ab der erst eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Ein Betriebsstandort muss einschätzen wo und wann die »eigene Masse« ausreichend erscheint, Verkehrsangebote zu verändern, auf- oder auszubauen und wo und wann die erforderliche Masse nur durch Kooperation mit anderen Betrieben zu erreichen ist (oder gar nicht).

## 4.2 Befragung der Belegschaft

Die weitergehende Analyse der Verkehrsmittelwahl erfolgt mittels einer Betriebsbefragung, in der Regel mit Hilfe eines Fragebogens. Mündliche Mitarbeiterbefragungen sind selten, da sie kostenintensiver sind und zu Störungen von Betriebsabläufen führen können, weil die Befragung während der Arbeits- bzw. Pausenzeit erfolgen muss. Kurzbefragungen am Werkstor oder am Parkplatz können ergänzend, als Stichprobenbefragung oder als Befragung spezieller Gruppen (z.B. die Nutzer eines bestimmten Parkplatzgeländes, bestimmter Haltestellen o.ä.) sinnvoll sein. Sie können aber niemals die notwendige Tiefe einer Betriebsbefragung in dem hier skizzierten Sinne haben.

Struktur- und Verhaltensdaten werden für die Gesamtbelegschaft benötigt. Stichprobenerhebungen sind nicht ausreichend, da es auf Betriebsebene keine sinnvollen Faktoren für die Hochrechnung auf die Gesamtbelegschaft gibt. Allenfalls hinsichtlich der subjektiven Einschätzungen kann ggf. mit Stichproben gearbeitet werden.

Es gibt keinen für alle Zwecke zutreffenden Fragebogen. Jede Befragung hat ihre eigenen Schwerpunkte und Hauptfragestellungen. Insofern nennt die folgende Übersicht nur die üblicherweise vorkommenden Aspekte einer Betriebsbefragung. Eine Erstbefragung zum Thema wird immer ausführlicher sein als eine Wiederholungs- oder Kontrollbefragung.



### Aspekte der Verkehrsmittelwahl - Vertiefung

1. Überwiegend für den Arbeitsweg benutztes Verkehrsmittel.  
Vertiefung:
  - Benutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für Hin- und Rückweg (mit Nennung)
  - Regelmäßig benutzte Verkehrsmittelkombinationen (mit Nennung)
  - Bei Pkw-Nutzung: Fahrer oder Mitfahrer
  - Beteiligung an Fahrgemeinschaft
  - Wenn ja: innerbetrieblich, familiär oder überbetrieblich, Fahrer und Autobereitstellung abwechselnd (ggf. abwechselnde Stellplatzinanspruchnahme bei verschiedenen Betrieben)?
  - Bei Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln: Linien, Haltestellen, Umsteigenotwendigkeiten, Fahrplanbedienung, ggf. Tarif usw.

2. Entfernung zwischen Wohnort und Betrieb
3. Reisezeit im überwiegend genutzten Verkehrsmittel
4. Führerscheinbesitz, Führerscheinklasse
5. Verfügbarkeit über einen Pkw
6. Verfügbarkeit über ein Fahrrad
7. Verfügbarkeit über eine ÖPNV-Monats- oder Jahreskarte
8. Kenntnis anderer in Frage kommender Anreisemöglichkeiten (z.B. Buslinien, Tarife usw).
9. Einschätzung der Reisezeit mit den Verkehrsmitteln.  
Von besonderer Bedeutung ist die Aus- und Bewertung des Kenntnisstandes über die möglichen Verkehrsmittelalternativen zur Pkw-Nutzung. Hierfür müssen die Angaben der Befragten teilweise im Rahmen der Auswertung anhand objektiver Informationen (Karten, Fahrpläne, Tarifangaben usw.) überprüft werden, um festzustellen, inwieweit mangelnde Kenntnis oder Vorurteile für die Verkehrsmittelwahl (mit)verantwortlich sind.
10. Nutzung von betrieblichen Infrastrukturen (Parkplätze, Fahrradständer, falls relevant: Nutzung bestimmter Werkstore und interner Erschließungen usw.) und Parken im Umfeld (Straßenrand, Parkhaus, Parkplatz o.ä.). Gefragt wird nach Orten, Häufigkeiten und Bedingungen (z.B. Kosten, Anmarschwege, Stellplatzreservierung usw.).
11. Soziodemografische Merkmale und – ggf. verkürzte – Wohnortadresse (s.u.). Auf »Angaben zur Person« kann nicht verzichtet werden: Geschlecht, Alter, Tätigkeit im Unternehmen (Grobkategorie), Zuordnung zum Arbeitsplatzstandort nach Gebäude oder Gebäudeteilen, ggf. differenziert nach benutztem Tor/Eingang, Arbeitszeitmuster (Arbeitsbeginn und -ende, Schichtrhythmen, Gleitzeit usw).

#### Hinweise zur Gestaltung des Fragebogens

Sofern im Rahmen der Befragung direkte Interessentenmeldungen (z.B. für die Beteiligung am Jobticket oder für Stellplatzwünsche oder auch für die Verabredung von Intensivinterviews oder Beratungsgesprächen) abgefragt werden, bietet es sich an, die entsprechenden Teile als abtrennbare Antwortcoupons zu gestalten. Hier wird der Name des Beschäftigten benötigt – Angabe ist freiwillig –, und die Auswertung liegt im Interesse des Beschäftigten.

Für alle weiteren Auswertungen reicht die Angabe der verkürzten Wohnanschrift (ohne Hausnummer und ohne Namen). Wenn eine sehr differenzierte Auswertung angestrebt wird, bei der es z.B. im großstädtischen Bereich auf die Adresszuordnung nach Straßenabschnitten ankommt, weil nur so eine sinnvolle Zuordnung zu ÖPNV-Haltestellen möglich wird, kann die verkürzte Adressangabe auch dadurch erfolgen, dass ein Hausnummernblock angegeben wird (z.B. zwischen Nr. 61 und 185).



Folgende Fragenkomplexe müssen nicht von der Gesamtbelegschaft beantwortet werden. Sie können ggf. in Stichproben abgefragt werden:

1. Bewertung der Infrastrukturen und Möglichkeiten (z.B. subjektive Bewertung des Haltestellenumfelds, Fußwegqualitäten, Radwegsicherheit, Straßenverkehrsverhältnisse, Kosten, Bequemlichkeit usw.)
2. Veränderungswünsche, Verbesserungsvorschläge, Vorbedingungen für eine Veränderung von Verkehrsgewohnheiten

### 4.3 Tipps für Betriebsbefragung und Auswertung

Der zeitliche Rahmen für die Befragung der Gesamtbelegschaft muss stimmen. Folgendes Vorgehen ist empfehlenswert:

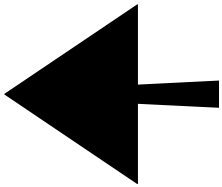
- ➔ Der Befragungszeitraum muss außerhalb der Urlaubszeit liegen.
- ➔ Für den Rücklauf sollte eine Frist von etwa zwei Wochen eingeräumt werden. Da immer ein Teil der Belegschaft im Urlaub oder krankheitsbedingt abwesend ist, muss es entsprechende Nachfristen geben.
- ➔ Wenn in einem Betrieb in dichten Abständen bereits mehrere Befragungen durchgeführt worden sind, ist ein Aufschub der Betriebsbefragung zu erwägen. Belegschaften werden befragungsmüde oder reagieren sogar negativ und ablehnend, wenn sie sich zu viel »ausgefragt« fühlen. Wenn Tarifauseinandersetzungen, Neuverhandlung von Betriebsvereinbarungen oder wichtige strukturelle Veränderungen im Unternehmen anstehen, sind Zeitpunkt und Inhalte der Befragung darauf abzustimmen.
- ➔ Für die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einer Betriebsbefragung sollte erfahrungsgemäß nicht weniger als ein Vierteljahr Zeitbedarf veranschlagt werden. Der vorhergehende Diskussionsprozess, aus dem der konkrete Befragungsbedarf abgeleitet wird, wird sich oft über einen längeren Zeitraum hinziehen.
- ➔ Der Verteilungsweg des Befragungsbogen muss optimal sein. Hier bietet sich z.B. die Beilage zu den monatlichen Gehaltsunterlagen an.
- ➔ Die Beteiligung an der Befragung muss verbindlich sein. Das kann z.B. ein Begleitschreiben der Geschäftsleitung dokumentieren. In diesem Schreiben können auch gleichzeitig die hinsichtlich des Datenschutzes getroffenen Regelungen dargestellt werden (Vertrauensbildung).
- ➔ Die Rückgabe der ausgefüllten Fragebögen kann über Urnen im Betrieb, die Personalabteilung, den Betriebsrat, den Pförtner usw. erfolgen. Zur Motivierung und Beschleunigung des Rücklaufs können attraktive Preise (z.B. ein Fahrrad, eine Monats- oder Jahreskarte für den ÖPNV o.ä.) unter allen Einsendern verlost werden, die ihren Fragebogen bis zu einem bestimmten (frühzeitigen) Stichtag abgegeben haben.

Für die Datenverarbeitung sind EDV-Standardprogramme zu empfehlen, die Kreuztabellierung und Clusteranalysen zulassen (z.B. SPSS). Einfache Tabellenkalkulationsprogramme reichen für eine differenzierte Auswertung nicht aus. Um hohen Nachbearbeitungsaufwand zu vermeiden, sollten Fragebogen und Auswertungsraster in enger Abstimmung aufeinander entwickelt werden. Damit wird gewährleistet, dass

- keine wichtigen Fragen vergessen werden,
- nur wirklich wichtige Fragen gestellt werden,
- eine problemlose Dateneingabe erfolgen kann und
- das Auswertungsziel tatsächlich erreicht werden kann, d.h. die Untersuchungsfragestellungen auch wirklich beantwortet werden können.

Besonders wichtig ist es, Angaben zu Verkehrsverhalten, Einschätzungen und Wünschen mit konkreten Wohnadressen zu verknüpfen. Dies ist eine Erhebung personenbezogener Daten. Damit stellen sich hohe Anforderungen an den Datenschutz. Eine enge Zusammenarbeit von Geschäftsleitung, Betriebsrat und Datenschutzbeauftragten ist angeraten. Darüber hinaus sind die Belegschaftsvertreter wichtige Multiplikatoren, deren Unterstützung bei der Durchführung der Befragung von großer Bedeutung sein wird.

Mit externen, dem Datenschutz verpflichteten, Fachleuten können Vereinbarungen getroffen werden, wonach diese keine auf einzelne Beschäftigte rückbeziehbar Informationen an die Geschäftsleitung weitergeben dürfen. Damit kann der in manchen Fällen bestehende Skepsis des Betriebsrats (Befürchtung von Datenmissbrauch) effektiv begegnet werden. Ein weiterer Vorteil einer Kooperation mit externen Fachleuten kann darin liegen, damit einschlägige Erfahrungen in Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von (Betriebs-)Befragungen sowie die hierfür geeigneten Programme auf dem »Stand der Technik« einzukaufen. Dies bietet sich immer dann an, wenn im Betrieb nicht selbst entsprechendes Know-how vorhanden ist.



## 5. Auswertung des Betriebs-Checkup

In den vorigen Kapiteln wurde beschrieben, welche Daten ein Betrieb erheben kann, um eine Bestandsaufnahme der Verkehrssituation im Hinblick auf eine ökonomisch-ökologische Optimierung vorzunehmen. Exemplarisch wurden in den vorigen Kapiteln auch viele typische Schwachstellen genannt. Mit Hilfe der durch die Bestandsaufnahme vorliegenden Informationen kann der Betrieb nun seine Situation auswerten und entsprechende Maßnahmen planen. Welche Maßnahmen in welchem Maße zu ergreifen sind, muss jeder Betrieb individuell entscheiden.

Die in den vorherigen Kapiteln aufgeführten Kriterien und Leitfragen sowie die Ergebnisse der Betriebsbefragung zeigen Hemmnisse für eine ökonomisch-ökologische Verkehrsplanung. Für die einzelnen Betriebe ergeben sich sehr unterschiedliche Handlungsspielräume. Hemmnisse können betrieblich zu verantworten sein oder außerbetriebliche übergeordnete Rahmenbedingungen sein.

Die Informationen zu den Standort- und Umfeldbedingungen, zur betrieblichen Aktivität und zur Verkehrsmittelwahl der Belegschaft sollen unter den folgenden drei Gesichtspunkten gezielt ausgewertet werden:

- ➔ Maßnahmen und Ansätze erfassen, die bislang im Unternehmen nicht zum Tragen gekommen sind (neue Handlungspotenziale),
- ➔ Maßnahmen und Ansätze erfassen, die in der bisherigen Praxis keine oder – im Verhältnis zum Aufwand oder zu der damit verbundenen Intention – nur eine schwache Wirkung gezeigt haben (Optimierungspotenzial),
- ➔ Maßnahmen beschreiben, die im Betrieb unter den gegebenen Rahmenbedingungen zunächst nicht weiter verfolgt werden sollten, weil sie den Betriebsfrieden oder das Betriebsklima stören oder keine realistische Erfolgserwartung zulassen (Vermeidung aussichtsloser Anstrengungen).

Der folgende Fragenkatalog (s.u.) dient der systematischen Auswertung der in den vorhergehenden Schritten des Betriebs-Checkup gewonnenen Informationen. Prüfen Sie die Punkte unter 1 »Aufzeigen von Handlungs- oder Optimierungspotenzialen« in Ihrem Unternehmen ehrlich und unvoreingenommen. Verwerfen Sie keine zunächst unrealistisch erscheinende Idee. Analysieren Sie für jede Idee unter Punkt 2 »Beurteilung der Handlungs- oder Optimierungspotenziale«, ob und in welchem Umfang solche Maßnahmen in Ihrem Unternehmen zielführend, nutzbringend und vertretbar sind. Auf Basis dieser Analyse können Sie Entscheidungen treffen.

## **5.1 Fragen zur Auswertung der im Betriebs-Checkup erhobenen Daten**

### **1. Aufzeigen von Handlungs- oder Optimierungspotenzialen**

#### **1.1 Standort- und Umfeldbedingungen**

##### 1.1.1 Verkehrsanbindung an den ÖPNV

1. Wie ist die ÖPNV-Anbindung und die -bedienungsqualität zu bewerten?

Welche Mängel weist sie auf?

2. Welche Kennzahlen (z.B. Taktzeiten im Vergleich mit Schichtrythmen, Preis für eine ÖPNV-Fahrt im Vergleich zu einer Autofahrt o.ä.) lassen sich zur Bewertung heranziehen?

3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen zur Mängelbehebung ergreifen?

##### 1.1.2 Radverkehrsinfrastruktur

1. Wie ist die Radverkehrsinfrastruktur zu bewerten? Welche Mängel weist sie auf?

2. Welche Kennzahlen (z.B. Radabstellplätze pro MitarbeiterIn o.ä.) lassen sich zur Bewertung heranziehen?

3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen zur Mängelbehebung ergreifen?

##### 1.1.3 Fußgängerverkehrsinfrastruktur

1. Wie ist die Fußgängerverkehrsinfrastruktur zu bewerten? Welche Mängel weist sie auf?

2. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen zur Mängelbehebung ergreifen?

##### 1.1.4 Verkehrsanbindung an den Straßenverkehr

1. Welche Möglichkeiten bietet die Verkehrsanbindung zur Bündelung



- von Autofahrten (z.B. Park + Ride, Fahrgemeinschaften usw.)?  
2. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen zur Mängelbehebung ergreifen?

1.1.5 Pkw-Stellplätze und Stellplatzsituation im Umfeld

1. Inwieweit fördert die Stellplatzsituation die Pkw-Nutzung und inwieweit behindert sie den Umstieg auf den Umweltverbund?
2. Welche Kennzahlen (z.B. Pkw-Stellplätze pro MitarbeiterIn o.ä) lassen sich zur Bewertung heranziehen?
3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes ergreifen?

**1.2 Betriebliche Aktivität**

1.2.1 Bestehende Betriebsvereinbarungen

1. Welche Betriebsvereinbarungen fördern die Pkw-Nutzung und/oder behindern den Umweltverbund?
2. Welche Möglichkeit zur Abänderung der Betriebsvereinbarung zugunsten des Umweltverbundes existiert?
3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen ergreifen, um durch Betriebsvereinbarungen den Umweltverbund zu fördern?

1.2.2 Direkte finanzielle Aufwendungen des Unternehmens

1. Welche direkten finanziellen Aufwendungen fördern die Pkw-Nutzung und/oder verhindern den Umweltverbund?
2. Welche Möglichkeit zur Abänderung der direkten finanziellen Aufwendungen zugunsten des Umweltverbundes existiert?
3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen ergreifen, um durch direkte finanzielle Aufwendungen den Umweltverbund zu fördern?

1.2.3 Indirekte Subventionen

1. Welche indirekten Subventionen fördern die Pkw-Nutzung und/oder behindern den Umweltverbund?
2. Welche Möglichkeit zur Abänderung der indirekten Subventionen zugunsten des Umweltverbundes existiert?
3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen ergreifen, um durch indirekte Subventionen den Umweltverbund zu fördern?

1.2.4 Kooperationen

1. Welche der genannten Kooperationen sind für das Unternehmen möglich? Überbetriebliche Kooperationen liegen nahe, wenn im Zulauf auf den Betriebsstandort in bestimmten räumlichen Korridoren mehre-

re Betriebe gleichgerichtete Affinitäten zu öffentlichen Linienverkehren oder zum Straßennetz besitzen. Unter dieser Voraussetzung gewinnen Konzepte an Bedeutung, bei denen beispielsweise Buslinien als Zubringer zu verschiedenen Betriebsstätten optimal ausgelastet werden (sogenannte Zielbusse) oder Fahrgemeinschaftskonzepte im überbetrieblichen Zusammenhang erfolgreich werden.

2. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Maßnahmen ergreifen, um die Kooperationen zu verwirklichen?

#### 1.2.5 Aktivitäten und Konzepte

1. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten ergreifen, um Stellplatzregelungen zu optimieren?

2. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten ergreifen, um das Jobticket erfolgreich anzubieten?

3. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten ergreifen, um ÖPNV-Informationen effizient(er) zu verbreiten?

4. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten ergreifen, um Fahrgemeinschaften erfolgreich zu fördern?

5. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten ergreifen, um Car-Sharing erfolgreich einzuführen?

6. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten zur effizienten Fuhrparknutzung ergreifen?

7. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten zur effizienten Gestaltung von Dienstreisen ergreifen?

8. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktivitäten ergreifen, um die Radverkehrsförderung zu optimieren?

#### 1.2.6 Aktionen und Events

1. Wer (im Betrieb oder außerhalb) kann welche Aktionen und Events durchführen, um den Umweltverbund zu fördern?

### **1.3 Verkehrsmittelwahl der Belegschaft**

#### 1.3.1 Sichtung der Personalstammdaten

1. Welche Adressbündelungen ergeben sich aus der Sichtung der Personalstammdaten?

2. Welche der beschriebenen Maßnahmen (z.B. Fahrgemeinschaften, ÖPNV-Nutzung usw.) lassen sich für welche Beschäftigten umsetzen?

#### 1.3.2 Befragung der Belegschaft

1. Welche der beschriebenen Maßnahmen (z.B. Fahrgemeinschaften, ÖPNV-Nutzung usw.) lassen sich für welche Beschäftigten umsetzen?

2. Welche Kennzahlen lassen sich zur Bewertung heranziehen?

– das Gesamtvolumen der vom Betrieb erzeugten Pkw-Fahrleistung (Fahrzeugkilometer)

- der Pkw-Besetzungsgrad im Berufsverkehr (durchschnittliche Anzahl Personen je Fahrzeug)
- Anteil der Pkw-Alleinfahrten am Gesamtaufkommen des Berufsverkehrs (möglicherweise auch in bezug auf bestimmte regelmäßige Fahrbeziehungen zwischen Betriebsstandorten)
- Anteil des Dienstwege- und Dienstreiseaufkommens per Pkw an allen entsprechenden Fahrten

Der Ermittlung des Anteils der Pkw-Alleinfahrten am Gesamtaufkommen dient eine Mitarbeiterbefragung. Der durchschnittliche Besetzungsgrad der Fahrzeuge kann über eine Parkplatzbeobachtung festgestellt werden. Die in Ausübung des Berufs durchgeführten Fahrten können durch Auswertung von Fahrtenbüchern und der den Fahrtkostenvergütungen zugrundeliegenden Abrechnungsunterlagen ermittelt werden. Das Gesamtvolumen der vom Betrieb erzeugten Pkw-Kilometer ergibt sich aus einer Zusammenfassung der verschiedenen Ebenen.

## **2 Beurteilung der Handlungs- oder Optimierungspotenziale**

Für alle oben dargestellten Handlungs- oder Optimierungspotenziale ist im zweiten Schritt zu fragen, ob und in welchem Maße die Umsetzung zielführend, nutzbringend und vertretbar ist.

1. Welcher ökonomische, ökologische oder sonstige Effekt ist durch die Umsetzung der Maßnahme zu erwarten?
2. Welcher finanzielle und zeitliche Aufwand ist voraussichtlich mit der Umsetzung verbunden?
3. Rechtfertigt der zu erwartende Effekt den erforderlichen Aufwand?
4. Steht die Maßnahme im Einklang mit den Unternehmenszielen?
5. Findet die Maßnahme Zustimmung bei Unternehmensleitung und Belegschaft?

## **5.2 Tipps zur Auswertung**

Für die Erfolgskontrolle ist es bedeutsam, die anvisierten Maßnahmen von den Effekten bisheriger Anstrengungen bzw. von Zufälligkeiten oder allgemein strukturell bedingten Entwicklungen zu unterscheiden. So können abnehmende Parkplatzprobleme auch dem Belegschaftsabbau geschuldet sein. Eine sinkende Nachfrage nach Stellplätzen kann durchaus mit einer Zunahme des Anteils der Autonutzer an der Belegschaft einhergehen.

Deshalb ist ein paralleler Abgleich mit den Eckwerten und Strukturdaten des Betriebs unter Verwendung geeigneter Umweltkennzahlen erforderlich. Bei offensichtlich verändertem Verkehrsverhalten oder augenfällig gewordenen

Veränderungen der Diskussionsinhalte oder des Diskussionsstils sollte auch die bisherige Strukturentwicklung überprüft werden, um mögliche Einflussfaktoren zu identifizieren, die außerhalb der «verkehrsplanerischen Belange» liegen:

- veränderte Belegschaftsgröße, der typischen Arbeitszeiten und Schicht-  
rhythmen,
- veränderte Flächenaufteilung, Geländeerschließung und Gebäudenutzun-  
gen (d.h. neue räumliche Funktionsverteilungen, Verlegung von Werkszu-  
fahrten, Verlegung oder Neudimensionierung von Parkplätzen usw.),
- veränderter Bedarf an Geschäftsfahrten/Dienstwegen oder Dienstreisen  
aufgrund betrieblicher Erfordernisse,
- veränderte Personalstruktur und
- veränderte Rahmenbedingungen im Umfeld (z.B. Parkraumsituation in der  
Umgebung, Verkehrsprobleme im Straßennetz, Veränderungen des öffent-  
lichen Verkehrsangebots usw., aber auch siedlungsstrukturelle Verände-  
rungen).

Bei allem ist es wichtig, dass die verschiedenen Beteiligten im Betrieb ihre Kräfte und Möglichkeiten realistisch einschätzen. Hemmnisbeschreibung und Schwachstellenanalyse sollen sich auf das Wesentliche konzentrieren. Sie ermöglichen die Ableitung sinnvoller Initialprojekte. Und sie zeigen auf, welche Kooperationen chancenreich erscheinen, um vorhandene Schwachstellen auszugleichen oder Hemmnissen zu begegnen.

Schwachstellenanalyse und Hemmnisbeschreibung sollen auch helfen herauszufinden, welche Probleme tatsächlich sachlich-funktional vorhanden sind und welche möglicherweise eher nur «im Kopf» der Beteiligten existieren. Dies ist nicht einfach durch Fragen an die Betroffenen und Akteure zu erfassen, sondern kann nur anhand von Indikatoren bewertet werden.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die Wahrnehmung der ÖPNV-Bedienungsqualität durch die Beschäftigten. Viele Untersuchungen zeigen, dass das Image des ÖPNV im allgemeinen schlechter ist als dessen tatsächliches Angebot. Beschäftigte, die seit langer Zeit den eigenen Pkw für den Weg zur Arbeit nutzen, haben oftmals ein mangelndes Wissen und nicht selten Vorurteile, die auf früheren Erinnerungen basieren. An diesem Punkt kann Marketing im weitesten Sinne ansetzen. Die natürlichen Partner in dieser Angelegenheit sind die Verkehrsunternehmen oder -verbände.

Ein anderes Beispiel für Probleme »im Kopf« ist die verbreitete Scheu vor Veränderungen im Bereich des Stellplatzangebots und der Stellplatznutzungsbe-  
rechtigung. Oftmals ergeben sich Diskussionen, die eher ideologisch als sach-

lich erscheinen. Beispielsweise könnte die Schwachstellenanalyse ergeben, dass der derzeitige Umfang des Stellplatzangebots und die bestehende Freizügigkeit der Stellplatzregelung die Autonutzung unangemessen erleichtern oder gar fördern. Viele Stellplätze werden regelmäßig von Beschäftigten belegt, die aus dem näheren Einzugsbereich kommen und/oder zumutbare ÖPNV-Alternativen haben. Ein solches Ergebnis kann durchaus zur Versachlichung der Diskussion beitragen.

Eine Bewertung der Verkehrsmittelwahl und hierauf bezogener Veränderungsmöglichkeiten muss die Aspekte der Wahlfreiheit und Zumutbarkeit für den einzelnen Betroffenen berücksichtigen. Ob Beschäftigte auf die Nutzung des Autos angewiesen sind, hängt ab von

- ➔ der Entfernung von der Wohnung zum Arbeitsplatz,
- ➔ zumutbaren Alternativen zur Autonutzung (s.u.),
- ➔ den Verkehrsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der Arbeitszeit,
- ➔ persönlichen Kriterien (z.B. Beweglichkeitseinschränkungen, Bringen/Holen von Schul- oder Kindergartenkindern, Familienfahrgemeinschaft mit dem Ehegatten
- ➔ einer betrieblichen oder überbetrieblichen Fahrgemeinschaft und
- ➔ davon, ob auf Dienstwegen ein privater Pkw genutzt werden muss.

Beschäftigte möchten möglicherweise an einzelnen Tagen, phasenweise oder saisonal das Auto nutzen, doch müssen sie deshalb nicht pauschal und ganzjährig einen Stellplatz belegen. Insoweit gibt es auch nicht »die Autofahrer« oder »die Busbenutzer«, sondern differenzierte Bedürfnisse, an denen Konzepte auszurichten sind.

Für die innerbetriebliche Diskussion sollten mögliche »Gewinner« und »Verlierer« neuer Konzepte offen benannt und die »Gewinne« und »Verluste« in einen am Gesamtziel orientierten Begründungszusammenhang gestellt werden. Nur selten wird es gelingen, ein Konzept zu finden, bei dem es nur »Gewinner« gibt. Auf dieser Ebene ist vor allem das Thema bestehender und künftiger Privilegierungen zu diskutieren.



Eine Aktion des



CLIMATE ALLIANCE  
KLIMA-BÜNDNIS  
ALIANZA DEL CLIMA

Gefördert von



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit

Umwelt  
Bundes  
Amt   
FOR A SUSTAINABLE WORLD

Partner



**bGw**  
Berufsgenossenschaft  
für Gesundheitsdienst  
und Wohlfahrtspflege