

Mobilitätsmanagement und die Förderung von Fahrgemeinschaften im Unternehmen – Bestandsaufnahme und Perspektiven –

Studie im Auftrag der flinc AG



Unterstützt durch:



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, KLIMASCHUTZ,
ENERGIE UND
LANDESPLANUNG



Herausgeber:

Lasse Walter Unternehmensberatung
Lübecker Straße 19
10559 Berlin
www.lassewalter.com

Autor:

Lasse Walter
Telefon: 030-75524066
E-Mail: info@lassewalter.com
Veröffentlichung: Juni 2012



Inhalt

1	Editorial.....	3
2	Zusammenfassung	4
3	Ziel der Umfrage.....	6
4	Auswertung.....	6
4.1	Wichtigste unternehmensbezogene Fakten im Überblick.....	6
4.1.1	Geografische Verteilung der Unternehmen	7
4.1.2	Branchen.....	7
4.1.3	Lage der Unternehmen	8
4.1.4	Unternehmensgröße	8
4.2	Aktuelle Arbeitsweg-Situation	11
4.2.1	Die Länge des einfachen Arbeitsweges.....	12
4.2.2	Die verwendeten Verkehrsmittel	13
4.2.3	Die Parkplatzsituation	16
4.3	Verbreitung, Akzeptanz und Ziele betrieblicher Fahrgemeinschaft im Unternehmen.....	19
4.3.1	Einsatz von Mobilitätsmanagement	20
4.3.2	Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement.....	21
4.3.3	Gründe für nicht vorhandenes Mobilitätsmanagement	24
4.3.4	Förderung zur Bildung von Fahrgemeinschaften als Mobilitätslösung	26
4.3.5	Zuständigkeiten für Mobilitätslösungen im Unternehmen	31
4.4	Ziele der Unternehmen	33
5	Kernaussagen.....	36
6	Rechenbeispiele	38
7	Aufbau der Studie	39
8	Durchführung	41
9	Anhang	42



1 Editorial



Steigenden Benzinpreisen mit betrieblichem Mobilitätsmanagement Paroli bieten

Steigende Benzinpreise bereiten den Berufspendlern wie der Wirtschaft zunehmend Sorgen. Die von der Ludwigshafener flinc AG vorgelegte Unternehmensstudie kommt nun zu dem Ergebnis, dass viele Betriebe das Potenzial zur Senkung ihrer Mobilitätskosten nicht ausgeschöpft haben. Sie zeigt, dass betriebliches Mobilitätsmanagement die finanzielle Belastung der

Unternehmen wie ihrer Mitarbeiter, aber auch die Umweltbelastung verringern kann.

Berufs- und Geschäftsreiseverkehr stellen einen erheblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf deutschen Straßen. Vor allem in den Spitzenzeiten morgens und am Abend sorgen sie für eine große betriebs- und volkswirtschaftliche Belastung und für beträchtliche Lärm- und Abgas-Emissionen. Unternehmen, die betriebliches Mobilitätsmanagement betreiben, benötigen weniger Parkraum für ihre Mitarbeiter, sie helfen Ihren Mitarbeitern, Fahrtkosten zu sparen und fördern dadurch deren Motivation.

Weil betriebliches Mobilitätsmanagement die Straßen vom Pendlerverkehr entlastet, senkt es indirekt die Verkehrsdichte, bewirkt also, dass gewerbliche Transporte auf den Straßen besser und schneller durchkommen. Das wiederum hilft den Unternehmen beim Sparen. Dadurch, dass die Gesamtbelastung der Straßen verringert wird, kann unter Umständen sogar auf Straßenneubauten verzichtet werden. Außerdem sinkt der Unterhaltsbedarf. Beides entlastet die Steuerzahler.

Die Studie liefert also ein ganzes Bündel guter Argumente für die Einführung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements. Deshalb wünsche ich ihr, dass Unternehmen wie Berufspendler die richtigen Schlüsse aus ihr ziehen.


Eveline Lemke

Ministerin für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung
Rheinland-Pfalz

2 Zusammenfassung

Einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens in Deutschland nimmt der Berufs- und Geschäftsreiseverkehr ein. **Insgesamt 20 Millionen Pendler nutzen täglich das Auto für ihren Arbeitsweg.** In den Verkehrsspitzen stellt dies eine immer größer werdende wirtschaftliche und ökologische Belastung dar. Die flinc AG ließ aus diesem Grund mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz und der Ecolibro GmbH eine bundesweite Studie über das Mobilitätsmanagement und die Förderung von Fahrgemeinschaften im Unternehmen durchführen.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die befragten Unternehmen mit insgesamt über 300.000 Mitarbeitern nur zu 53 Prozent ein betriebliches Mobilitätsmanagement betreiben. Neben der Verantwortung jedes Einzelnen für seine Verkehrsmittelwahl und die Bereitstellung des öffentlichen Verkehrs durch die Regionalpolitik sehen sich vor allem auch die Verkehrserzeuger - die Unternehmen - in der Pflicht, ihren Beitrag zur Bewältigung von Verkehrs- und Parkplatzproblemen zu leisten. Zudem erkennen Unternehmen die Vorteile einer Förderung von Mobilitätsmanagement: Kosten- und Umweltaspekte sowie die Erreichbarkeit des Standortes stellen immer wichtigere Faktoren dar.

Flexible Pendler-Plattformen als Mobilitätslösung

- Mehr als 40 Prozent der befragten Unternehmen haben in den letzten beiden Jahren eine Initiative für Fahrgemeinschaften gestartet.
- Bei Betrieben, die zur Förderung von Fahrgemeinschaften Internetplattformen oder spezielle Software einsetzen, steigt der Anteil der Nutzer von Fahrgemeinschaften von 5 auf rund 12 Prozent.
- Bei 57 Prozent der Unternehmen sind Projekte gescheitert, die für die modernen Arbeitszeitmodelle und Anforderungen der Mitarbeiter zu wenig flexibel waren.

Durch eine aktive Förderung von Fahrgemeinschaften könnten die KFZ-Berufspendler in Deutschland jährlich **711 Millionen Euro Spritkosten einsparen** und es würden **1,1 Millionen Tonnen CO2 weniger emittiert werden**¹.

Durch solche Kosteneinsparungspotentiale werden neben dem volkswirtschaftlichen Nutzen auch betriebswirtschaftliche Gründe, die für ein Mobilitätsmanagement sprechen, deutlich. Besonders in den Bereichen Image, Employer Branding, Mitarbeitermotivation und Nachhaltigkeit kann betriebliches Mobilitätsmanagement zu positiven Effekten führen.

¹ Basierend auf dem durchschnittlichen Spritverbrauch von 7,4 Liter/100 km, CO₂-Ausstoß von 2,5kg je Liter und einem Preis von 1,60 €/l, 37,3 km täglich gefahrenem Arbeitsweg und einer Steigerung des Anteils an Fahrgemeinschaften von 7 Prozent durch die Einführung geeigneter Förderungsmaßnahmen.

Mangelware Parkplatz

- 36 Prozent der Unternehmen möchten durch ein Mobilitätsmanagement dem Parkraumangel entgegenwirken.
- Aktuell stellen Unternehmen nur knapp 10 Prozent der autofahrenden Belegschaft einen Parkplatz zur Verfügung. Die Parkplatzsuche ist ein großes Ärgernis für Pendler und Anwohner.

Mit Hilfe einer geeigneten Software oder Internetplattform zur Förderung von Fahrgemeinschaften würden **täglich 700.000 PKW² weniger** einen Parkplatz benötigen.

Dies würde zur Entspannung der Parkplatzsituation beitragen, könnte nachhaltig den stetigen Ausbau von Parkflächen verringern und bei einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 19 km (einfach) den Stresslevel der Mitarbeiter senken.

Mitarbeiterzufriedenheit durch Kostenentlastung

- Für 57 Prozent der Unternehmen ist die Kostenentlastung der Mitarbeiter neben der CO₂-Einsparung (64 Prozent) der wichtigste Grund für den Einsatz eines Mobilitätsmanagements.
- 25 Prozent der Unternehmen im innerstädtischen Bereich bieten nur kostenpflichtige Parkplätze an.
- Bereits bei der Bildung einer Fahrgemeinschaft mit zwei Personen können Pendler im Durchschnitt über 500 Euro Spritkosten pro Jahr einsparen.

Das Thema Fahrgemeinschaften wird bei 50 Prozent der Unternehmen vorrangig durch die Personalabteilungen oder den Betriebsrat initiiert, in 18 Prozent der Fälle durch Nachhaltigkeits- oder Umweltbeauftragte.

² Basierend auf einer Steigerung des Anteils an Fahrgemeinschaften von 7 Prozent durch die Einführung geeigneter Förderungsmaßnahmen.

3 Ziel der Umfrage

Das Ziel der von der flinc AG initiierten deutschlandweiten Studie über das Mobilitätsmanagement in Unternehmen und das Anreiseverhalten zum Arbeitsplatz ist, die möglichen Einsparpotentiale und weitere Vorteile zu identifizieren, die durch die Förderung von betrieblichen Fahrgemeinschaften erzielbar sind - beispielsweise CO₂-Reduktion oder eine geringere Anzahl von Mitarbeiterparkplätzen.

Die Studie erhält ausreichende Marktrelevanz durch eine bundesweite Grundgesamtheit und umfassend erhobene Strukturdaten der befragten Unternehmen. Es wird konkreter Nutzen in den Bereichen Kostenersparnis, Umwelt und Personalpolitik aufgezeigt.

4 Auswertung

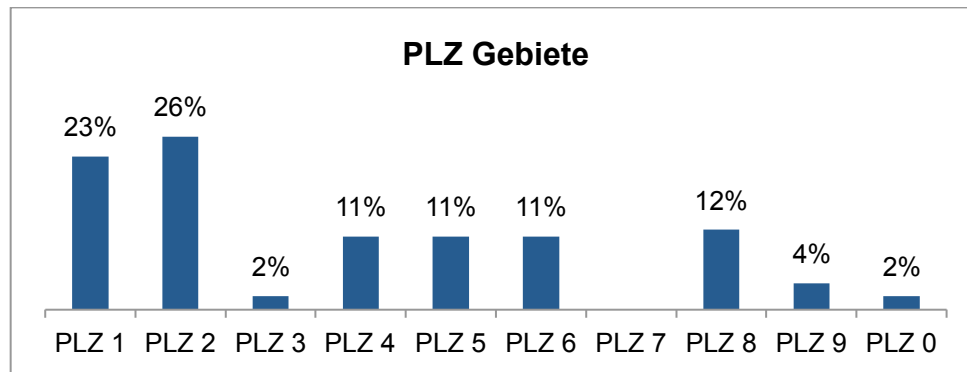
4.1 Wichtigste unternehmensbezogene Fakten im Überblick

- Ansprechpartner aus 57 deutschlandweit verteilten Unternehmen mit insgesamt 304.559 Mitarbeitern wurden befragt.
- 51 Prozent der befragten Unternehmen sind international tätig.
- 35 Prozent der befragten Unternehmen gab eine Mitarbeiteranzahl von über 10.000 Beschäftigten an.
- 76 Prozent der befragten Unternehmen besitzen mehr als einen Standort, 52 Prozent sogar mehr als 10 Standorte.
- Die teilnehmenden Unternehmen und Niederlassungen sind zu 44 Prozent in Gewerbegebieten angesiedelt.
- Neben dem Anteil von 26 Prozent der Dienstleistungsunternehmen ist die zweitstärkste Branche mit 18 Prozent der „Öffentliche Dienst“.

4.1.1 Geografische Verteilung der Unternehmen

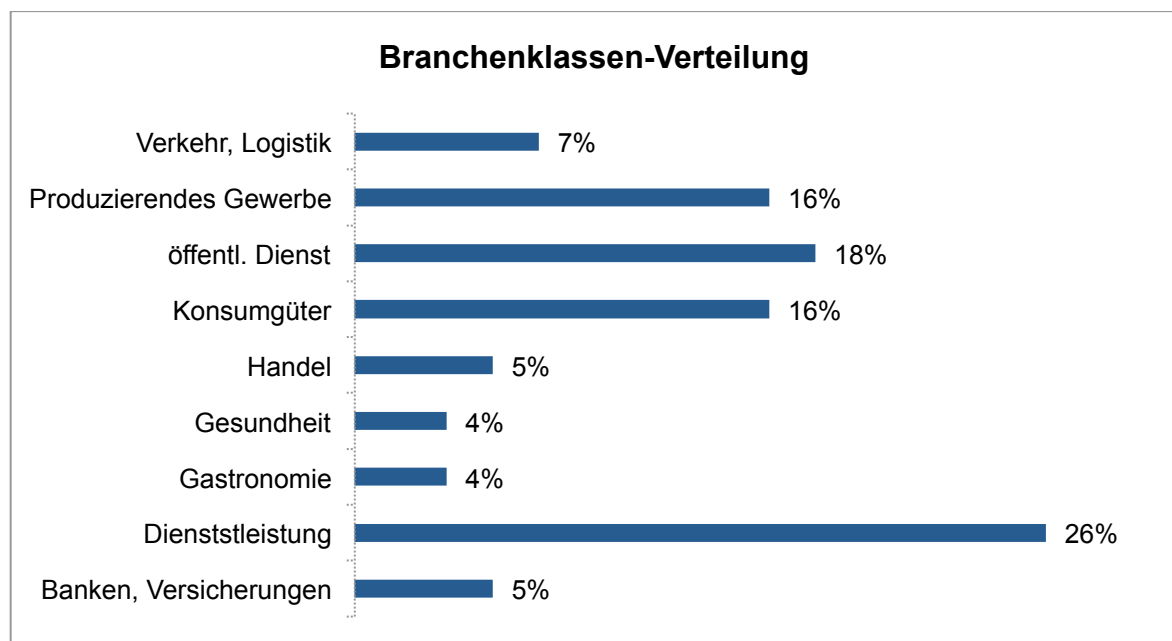
Insgesamt wurden Ansprechpartner aus 57 deutschlandweit verteilten Unternehmen mit insgesamt 304.559 Mitarbeitern befragt.

Die Verteilung der befragten Unternehmen hat ihren Schwerpunkt auf den Postleitzahl-(PLZ)-Gebieten 1 (23 Prozent) und 2 (26 Prozent).



4.1.2 Branchen

Die Unternehmen wurden - ausgehend von der Statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Union (NACE) - nach verwandten inhaltlichen Aspekten und Produktadressaten in folgende Branchen unterteilt:

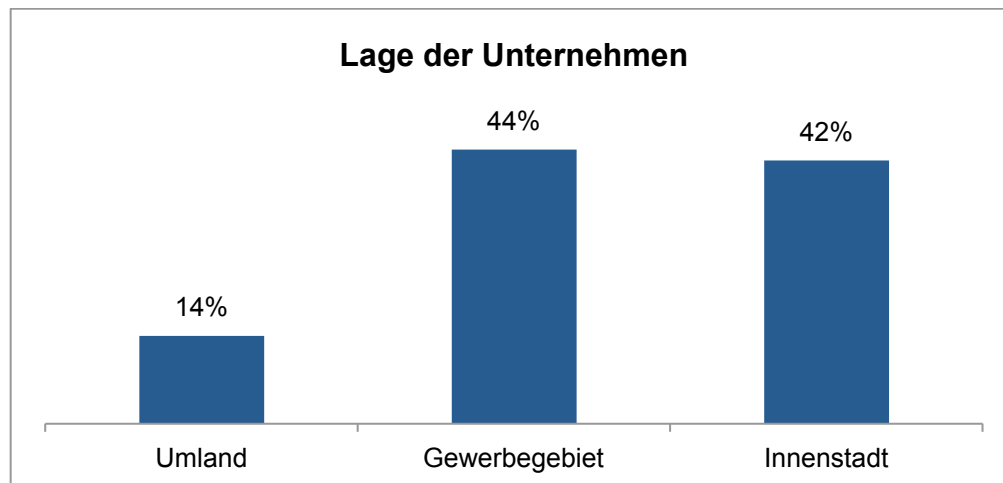


Neben den Dienstleistungsunternehmen (26 Prozent) ist die zweitstärkste befragte Branche mit 18 Prozent der Öffentliche Dienst.

4.1.3 Lage der Unternehmen

Die teilnehmenden Unternehmen und ihre Niederlassungen sind zu 44 Prozent in Gewerbegebieten angesiedelt.

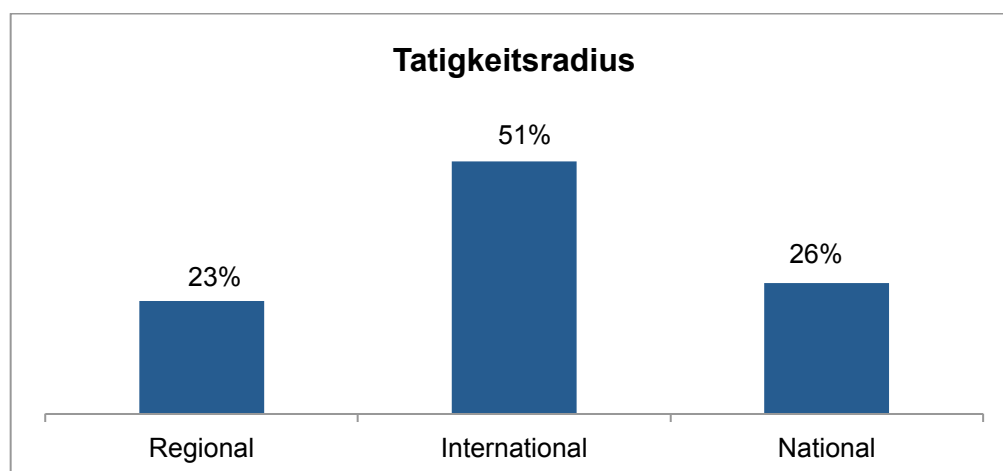
Zu 42 Prozent befinden sich die Niederlassungen im direkten Innenstadtgebiet und zu 14 Prozent im ländlichen Umland. Die Lage der Unternehmen spielt in Bezug auf das Anreiseverhalten eine wesentliche Rolle.



4.1.4 Unternehmensgröße

51 Prozent der befragten Unternehmen ist international tätig.

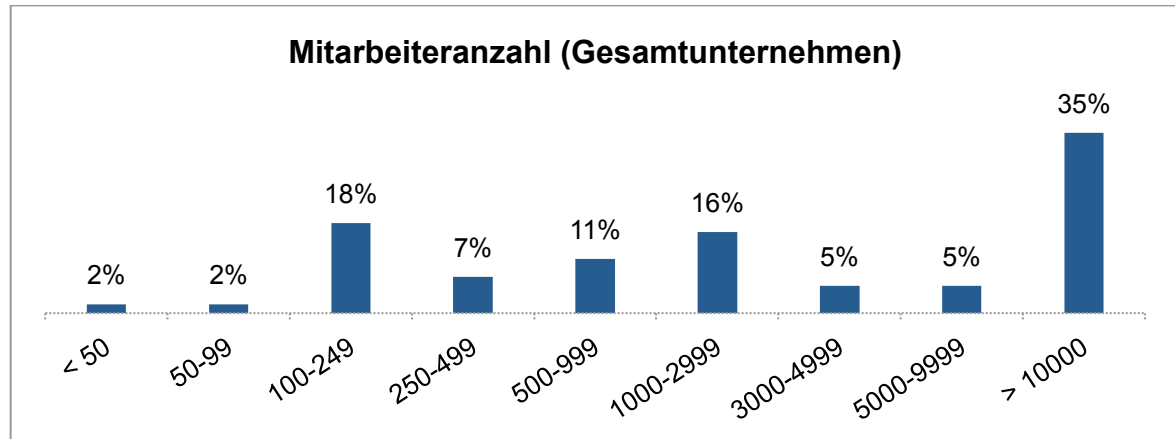
26 Prozent sind national und 23 Prozent nur regional tätig. Dabei fällt der Großteil der befragten, regional tätigen Unternehmen in den Sektor des Öffentlichen Dienstes (Verbände, Ämter und Verwaltungsorgane).





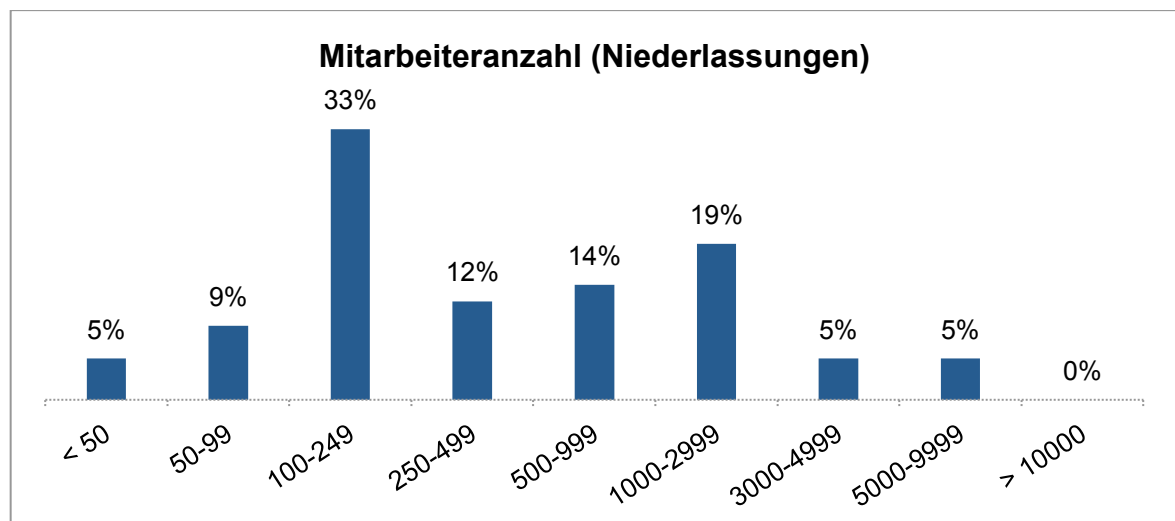
35 Prozent der befragten Unternehmen haben über 10.000 Beschäftigte.

Der Gesamtdurchschnitt der befragten Unternehmen liegt bei 5.343 Mitarbeitern.



Wenn es dem Befragten bekannt war, wurde ebenfalls die Anzahl der Mitarbeiter der Niederlassung abgefragt, um die Merkmale des Bereiches „Aktuelle Arbeitsweg-Situation“ auf die Niederlassung beziehen zu können. Von den 57 befragten Unternehmen konnten 43 Unternehmen die Mitarbeiteranzahl in ihrer Niederlassung beziffern.

33 Prozent der Niederlassungen der befragten Unternehmen haben zwischen 100 und 249 Beschäftigte.

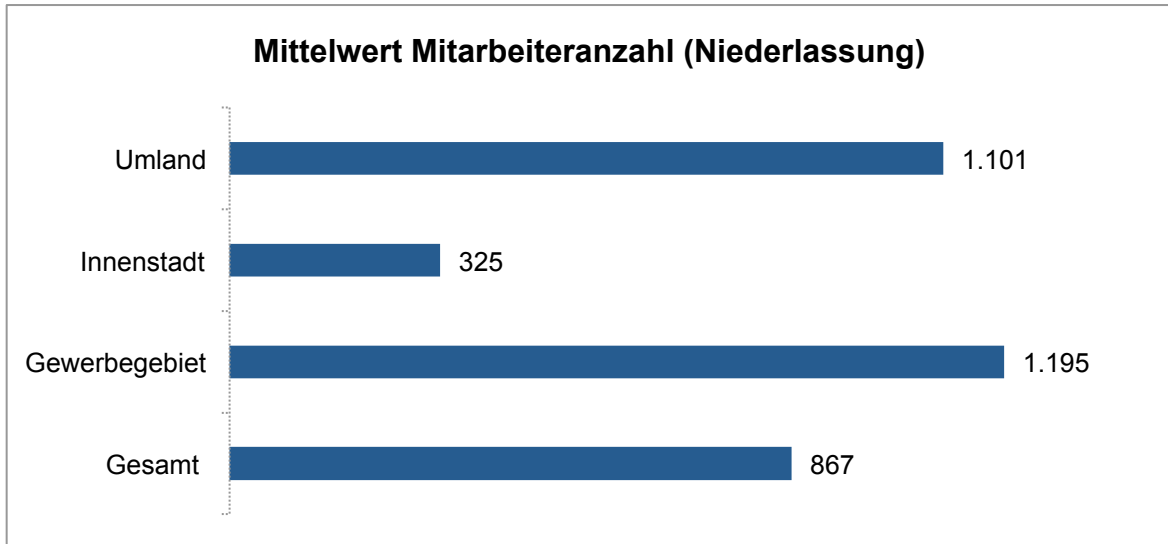


Die meisten Mitarbeiter arbeiten in Niederlassungen in Gewerbegebieten, dicht gefolgt von ländlich gelegenen Niederlassungen. In innerstädtischen Niederlassungen arbeiten deutlich weniger Mitarbeiter.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter in allen befragten Niederlassungen liegt bei 867 Beschäftigten. Dabei sind mit 1.195 überdurchschnittlich viele Mitarbeiter in Niederlassungen in Gewerbegebieten, ebenfalls noch

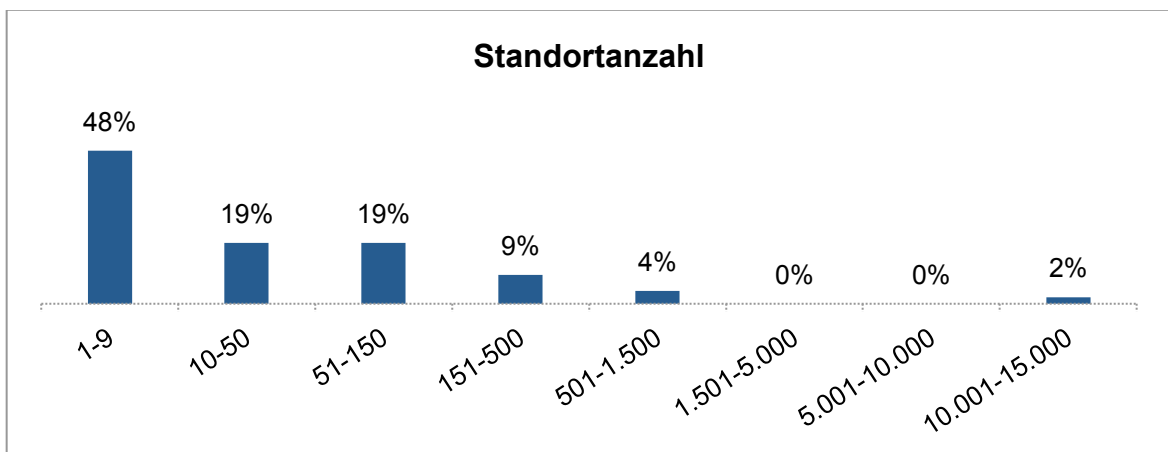


überdurchschnittlich viele Mitarbeiter im Umland und deutlich unterdurchschnittlich viele Mitarbeiter in den Niederlassungen in der Innenstadt zu verzeichnen.



76 Prozent der befragten Unternehmen besitzen mehr als einen Standort, 52 Prozent sogar mehr als 10 Standorte.

Jeweils 19 Prozent besitzen 10 bis 150 Standorte. 9 Prozent der Unternehmen gaben 151 bis 500 Standorte an und 4 Prozent zwischen 500 und 1.500 Standorte.



Die Strukturdaten der Unternehmen in diesem Teil werden als Basis für differenzierte Aussagen in den folgenden Auswertungsteilen genutzt.

4.2 Aktuelle Arbeitsweg-Situation

Im Erhebungsteil der aktuellen Arbeitsweg-Situation wurden im Wesentlichen vier Merkmale erhoben: Die Länge des Arbeitsweges, die verwendeten Verkehrsmittel, die Anzahl der vorhandenen Parkplätze und eventuell auftretende Kosten für die Parkplatznutzung.

Arbeitsweg

- 48 Prozent der Mitarbeiter legen einen täglichen einfachen Arbeitsweg zwischen 11 und 25 Kilometern zurück.
- Durchschnittlich fährt ein Mitarbeiter täglich 18,65 Kilometer zur Arbeit.

Verkehrsmittelwahl

- 47 Prozent aller Mitarbeiter wählen für den täglichen Arbeitsweg das Auto.
- 75 Prozent der Mitarbeiter von Unternehmen im ländlichen Umland kommen täglich mit dem Auto zur Arbeit.
- In fast allen betrachteten Branchen ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz.
- In den meisten Gebieten in Deutschland ist das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel zur Arbeit.

Parkplatzsituation

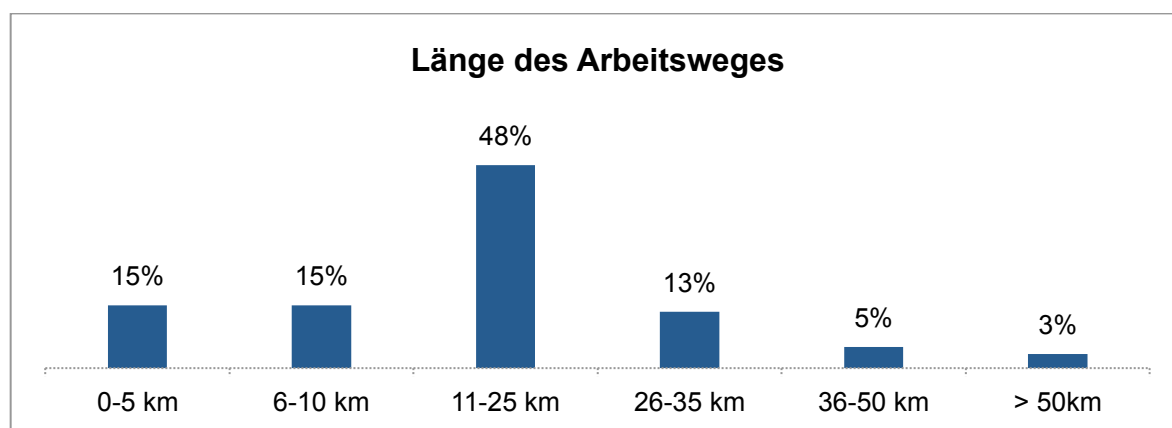
- Die angegebene Parkplatzfläche der teilnehmenden Unternehmen entspricht mit 54.565 Parkplätzen etwa 168 Fußballfeldern.
- Unternehmen stellen nur knapp 10 Prozent der autofahrenden Belegschaft einen Parkplatz zur Verfügung. Das bedeutet³: 7 PKW kämpfen um einen Parkplatz.

³ Unter Berücksichtigung der Fahrzeugbelegung

4.2.1 Die Länge des einfachen Arbeitsweges

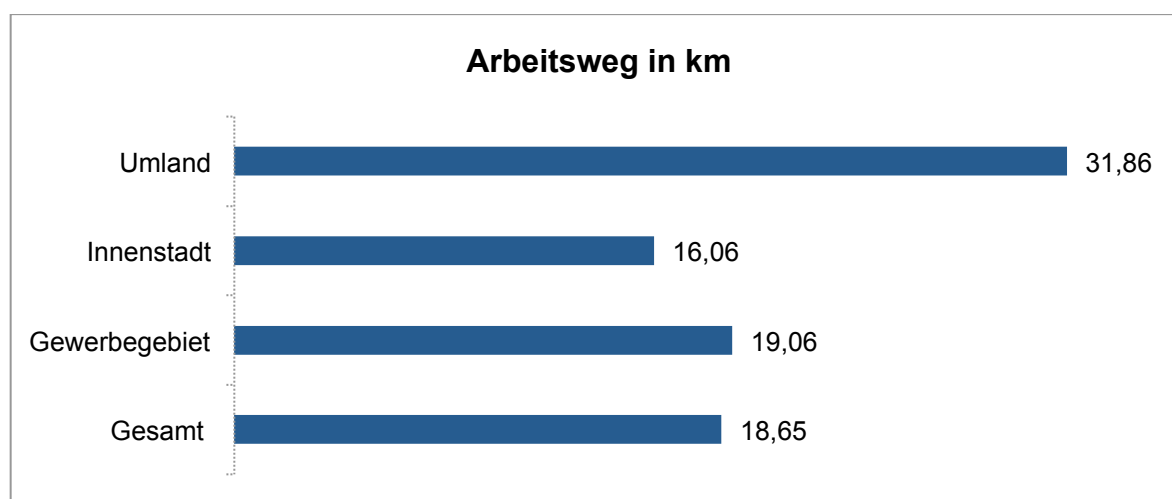
Mit 48 Prozent legen die meisten Mitarbeiter einen täglichen einfachen Arbeitsweg zwischen 11 und 25 Kilometern (einfache Strecke) zurück.

Diese Distanzklasse deckt sich in allen unterschiedlichen Branchen, Unternehmenslagen und PLZ Gebieten. Die Distanzklassen 0 bis 5 Kilometer (15 Prozent), 6 bis 10 Kilometer (15 Prozent) und 26 bis 35 Kilometer (13 Prozent) sind dabei fast gleich verteilt. Einen Arbeitsweg über 36 Kilometer haben nur 8 Prozent der Arbeitsnehmer in den befragten Unternehmen angegeben.



Durchschnittlich fährt ein Mitarbeiter täglich 18,65 Kilometer zur Arbeit.

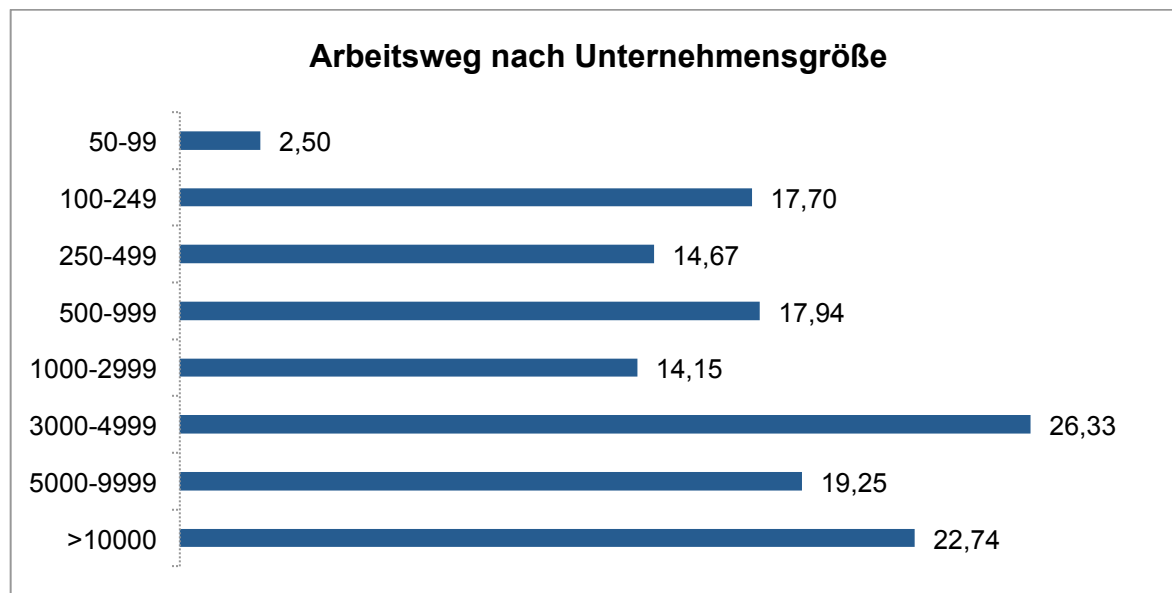
Erwartungsgemäß ist der Arbeitsweg in ländlich gelegenen Unternehmen mit 31,86 Kilometern deutlich höher als in Unternehmen in der Innenstadt mit nur 16,06 Kilometern.⁴



Eine Unterscheidung nach Unternehmensgröße zeigt, dass bis zu einer Mitarbeiteranzahl von 2.999 durchschnittlich unter 18 Kilometer Arbeitsweg

⁴ Der durchschnittliche Arbeitsweg errechnet sich durch das Mittel der Distanzklassen und deren Verteilung.

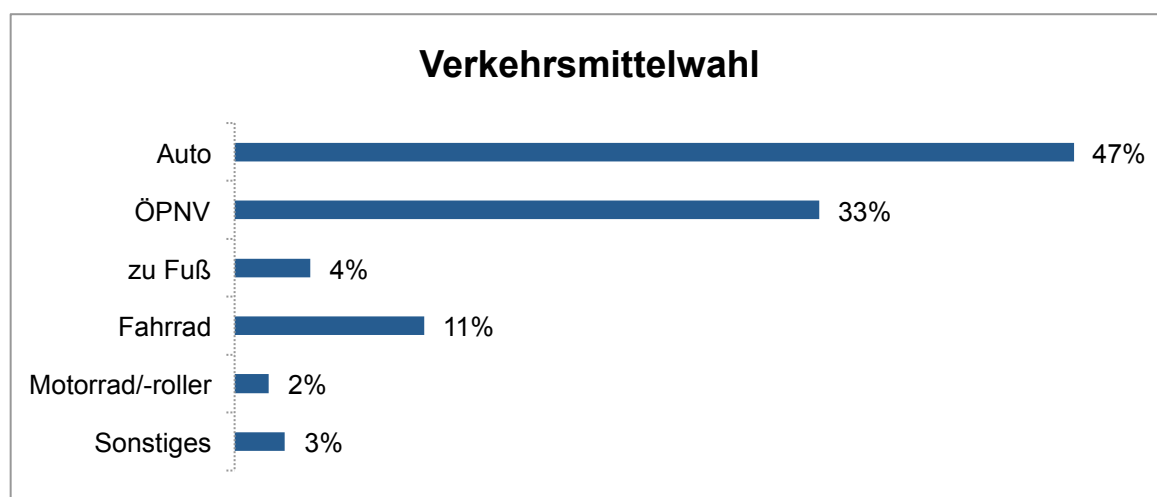
zurückgelegt werden. Ab einer Unternehmensgröße von 3.000 Mitarbeitern sind es 19,25 bis 26,33 Kilometer.



4.2.2 Die verwendeten Verkehrsmittel

47 Prozent wählen für den täglichen Arbeitsweg das Auto.

Ein Drittel nutzt den öffentlichen Personennahverkehr und 11 Prozent nutzen das Fahrrad.⁵

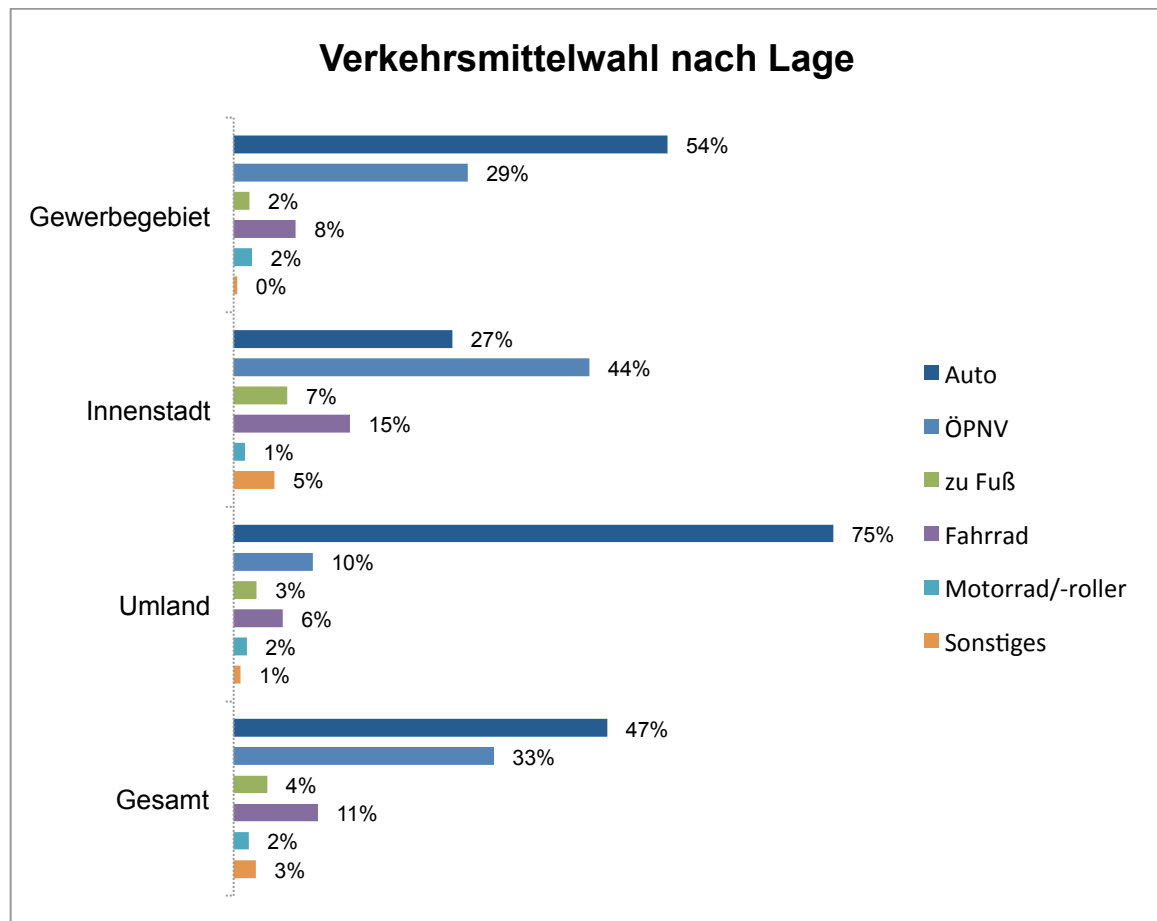


⁵ Bei der Frage nach der Verteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel konnten die Unternehmen zwischen der Angabe von tatsächlich bereits intern ermittelten Werten und Schätzwerten wählen. Von den 57 befragten Unternehmen haben nur vier Unternehmen tatsächlich erhobene Werte angegeben, die übrigen 53 Unternehmen gaben Schätzwerte an.



75 Prozent der Mitarbeiter von Unternehmen im ländlichen Umland kommen täglich mit dem Auto zur Arbeit.

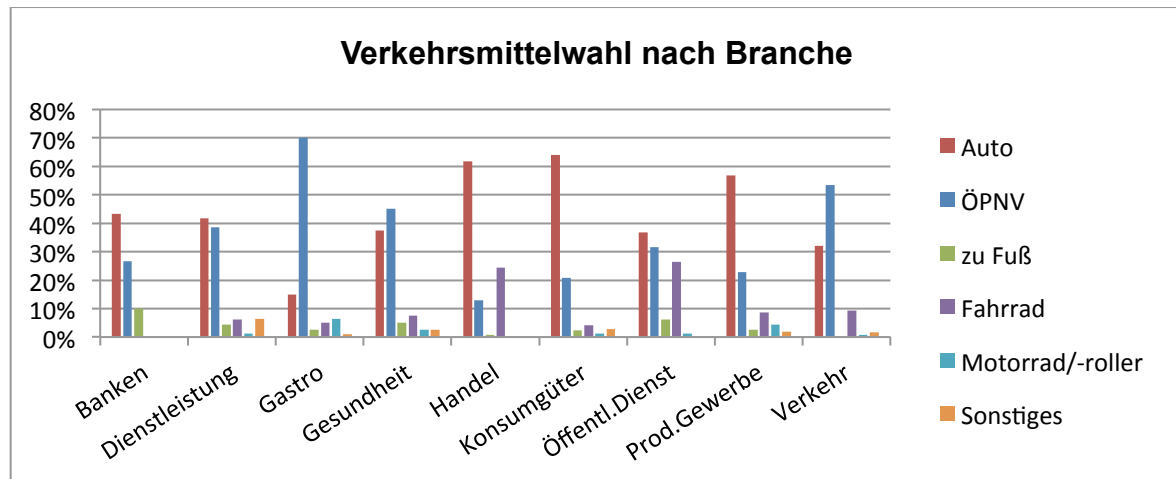
Eine Differenzierung der Lage der befragten Unternehmen zeigt einen deutlich höheren Anteil von 75 Prozent der Autonutzer bei Unternehmen, die im ländlichen Umland liegen. Die Mehrnutzung des Autos von 28 Prozent geht in diesen Unternehmen auf Kosten des ÖPNV-Anteils (23 Prozent weniger) und des Fahrrad-Anteils (4 Prozent weniger). Bei den Unternehmen, die in der Innenstadt liegen, nutzen 18 Prozent der Mitarbeiter weniger das Auto, jedoch dafür überdurchschnittlich viele Mitarbeiter (43 Prozent) den ÖPNV. Auch der Fußgänger- und Fahrrad-Anteil ist in diesen Unternehmen am höchsten. In den Unternehmen, die in einem Gewerbegebiet ansässig sind, nutzen überdurchschnittliche 54 Prozent (7 Prozent mehr) der Mitarbeiter das Auto.





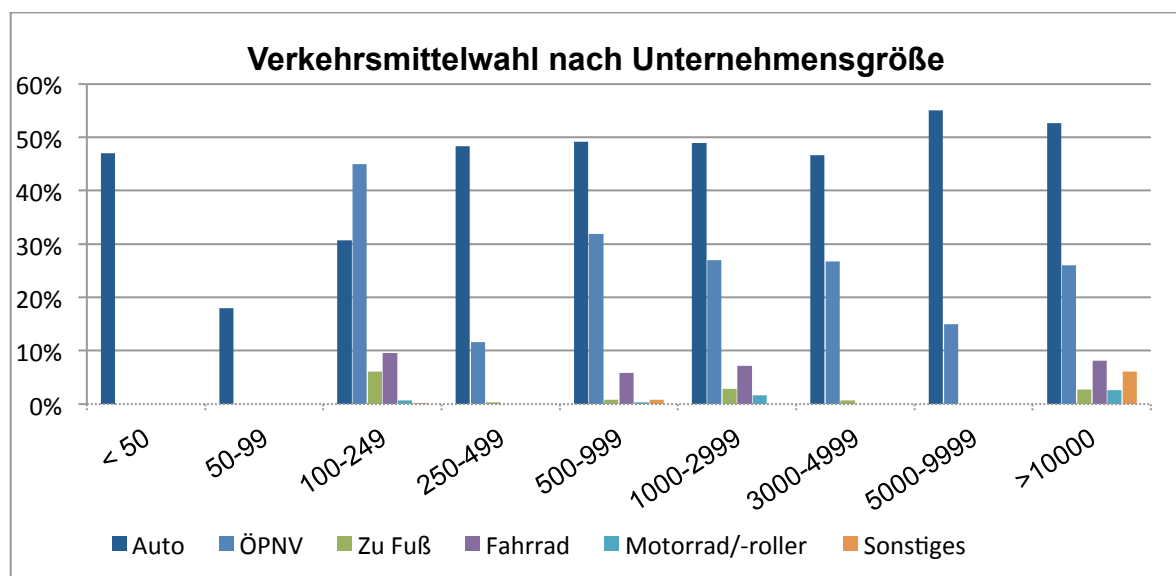
In fast allen betrachteten Branchen ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz.

Ausschließlich in der Gastronomie, im Gesundheitsbereich und Logistikbereich wurde der ÖPNV als stärkstes Verkehrsmittel angegeben.



Ab einer Mitarbeiteranzahl von 250 Angestellten ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel das Auto.

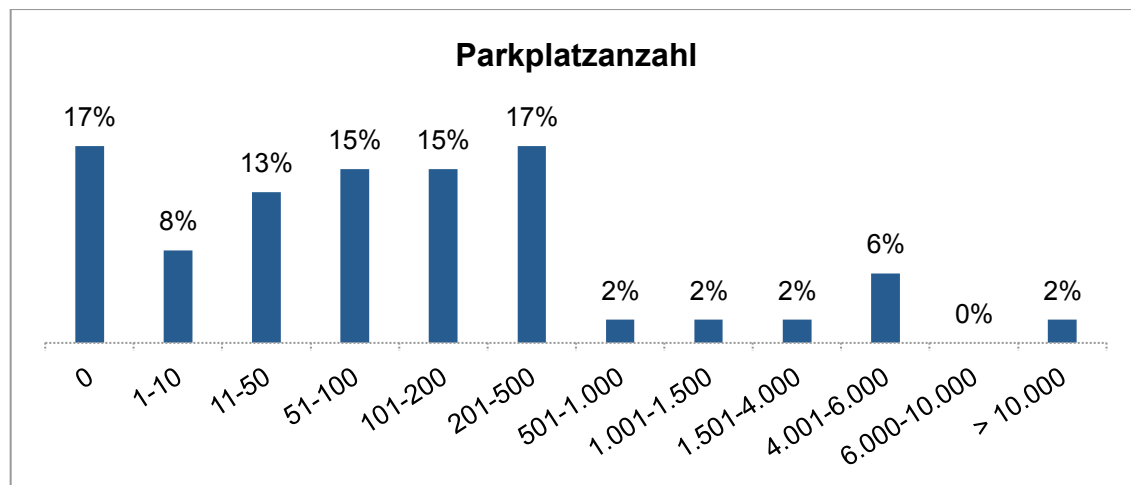
In Unternehmen von 100 bis 249 Mitarbeitern liegt die ÖPNV-Nutzung mit 45 Prozent vor der Autonutzung mit 31 Prozent, in allen anderen Unternehmensgrößen wird am häufigsten das Auto genutzt. Die Mitarbeiteranzahlklassen „unter 50“ und „zwischen 50-99“ sind jeweils mit nur einem Unternehmen besetzt und wurden daher in diesem Diagramm ausgespart.



4.2.3 Die Parkplatzsituation

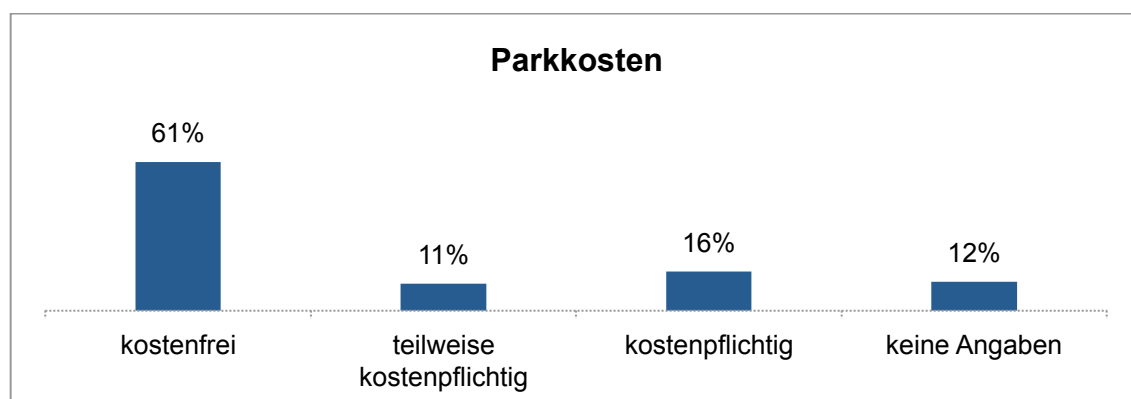
Bereits die angegebene Parkplatzfläche der teilnehmenden Unternehmen entspricht mit 54.565 Parkplätzen etwa 168 Fußballfeldern.

Ähnlich wie bei der Standortauswahl hat eine Betrachtung der Anzahl der Parkplätze nur in Verbindung mit anderen Merkmalen, wie der Anzahl der Mitarbeiter bzw. der Verkehrsmittelwahl, konkrete Aussagekraft. Um einen Überblick zu geben, wurden wiederum Anzahlklassen gebildet. Von 57 Unternehmen haben 52 Unternehmen eine Angabe zu der Parkplatzanzahl gegeben, davon gaben 17 Prozent der Unternehmen an, keinen einzigen Parkplatz zur Verfügung zu stellen.



61 Prozent der zur Verfügung gestellten Parkplätze können kostenfrei von den Mitarbeitern genutzt werden.

16 Prozent der Parkplätze sind kostenpflichtig und 11 Prozent der Unternehmen gaben eine Mischung aus kostenpflichtigen und kostenfreien Parkplätzen an.



Im ländlichen Umland stellen Unternehmen ausschließlich kostenfreie Parkplätze zur Verfügung.



In den in Gewerbegebieten befindlichen Unternehmen war der Anteil an kostenfreien Parkplätzen mit 72 Prozent ebenfalls überdurchschnittlich hoch. Wie zu erwarten, ist bei den innerstädtischen Unternehmen das Parken nur zu 38 Prozent kostenfrei, zu überdurchschnittlichen 25 Prozent ist es kostenpflichtig und zu 17 Prozent teilweise kostenpflichtig.

Durchschnittlich kommen 37 Mitarbeiter auf einen zur Verfügung gestellten Parkplatz.

Die Lage der teilnehmenden Unternehmen ist hierbei besonders von Interesse. Bei den innerstädtisch gelegenen Unternehmen ist die Quote sogar bei über 64 Mitarbeitern pro Parkplatz. Ein Drittel der innerstädtischen Unternehmen stellt überhaupt keine Parkplätze zur Verfügung. In den Gewerbegebieten liegt die Quote bei über 25 Mitarbeitern pro Parkplatz. Ausschließlich bei im ländlichen Umland gelegenen Unternehmen sind mit 1,26 Mitarbeitern pro Parkplatz ausreichend Stellflächen vorhanden.⁶

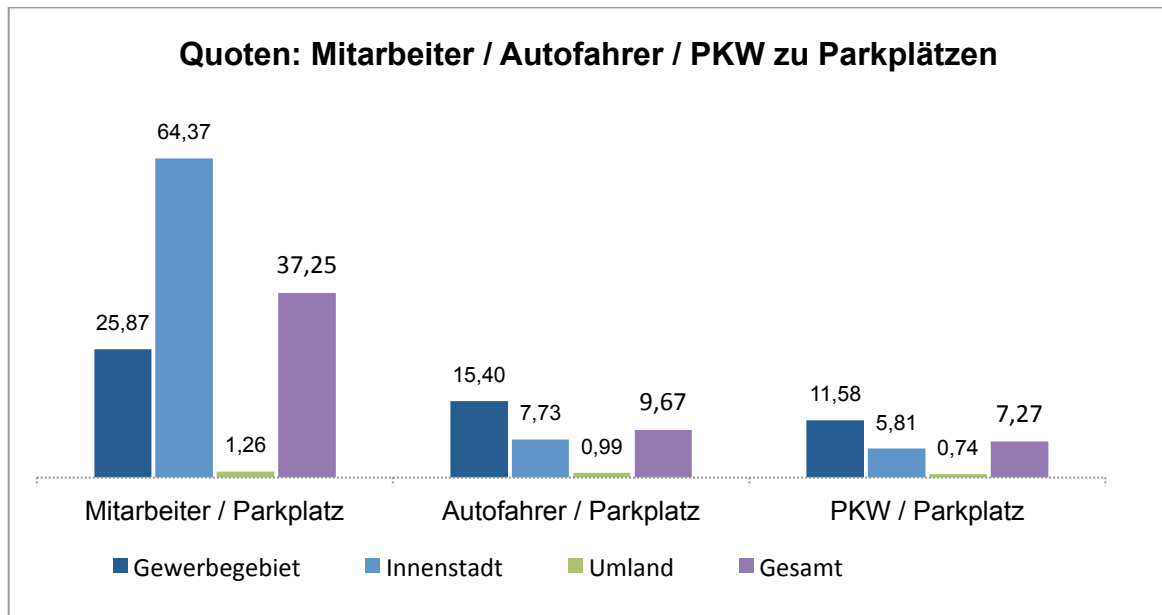
Basierend auf dem Durchschnittswert der Niederlassungen von 867 Mitarbeitern würde statistisch für jeden dieser Mitarbeiter ein Parkplatz zur Verfügung stehen, da im Mittel 1.049 Parkplätze angegeben wurden. Bei Unternehmen in Umland mit durchschnittlich 1.101 Mitarbeitern würde die Anzahl der Parkplätze gerade noch ausreichen, bei Unternehmen in Gewerbegebieten würden die Parkplätze bereits knapp werden.

Für eine weitere Untersuchung werden Kennzahlen errechnet, die einen realistischen Vergleich ermöglichen und die angegebenen Daten zur Verkehrsmittelnutzung und unterschiedlichen Mitarbeitern pro Niederlassung mit einbeziehen.

Legt man die Anzahl der Mitarbeiter zugrunde und teilt diese durch die Anzahl der vorhandenen Parkplätze unabhängig von deren Kosten, dann ergibt sich eine Quote von Mitarbeitern pro Parkplatz (Reihe 1). Multipliziert man zuvor die Anzahl der Mitarbeiter mit dem jeweiligen prozentualen Anteil der Mitarbeiter, die mit dem Auto anreisen, ergibt sich die Quote 2 (Reihe 2) von autofahrenden Mitarbeitern pro Parkplatz. Für einen realen Bedarf von Parkplätzen wird eine Besetzung jedes PKW durch mehrere Mitarbeiter berücksichtigt (Reihe 3). Hierbei wurde unterstellt, dass jeder PKW mit statistischen 1,33 Personen⁷ besetzt ist.

⁶ Insgesamt konnten Daten von 39 teilnehmenden Unternehmen für diese Auswertung verwendet werden, welche die Anzahl der Parkplätze und die Mitarbeiteranzahl der Niederlassung angegeben haben.

⁷ Hierbei wurde der Mittelwert von 1,33 zwischen 1,2 Personen bei Pendlerfahrten zur Arbeit und 1,5 Personen bei allen anderen Fahrten zugrunde gelegt. (Quelle: MiD 2008)



Unternehmen stellen nur knapp 10 Prozent der autofahrenden Belegschaft einen Parkplatz zur Verfügung.

Betrachtet man nur den mit dem Auto zur Arbeit kommenden Anteil der Mitarbeiter, ist die Quote insgesamt immer noch durchschnittlich bei knapp 10 autofahrenden Mitarbeitern pro Parkplatz. Bei den innerstädtischen Unternehmen sinkt die Quote von 64,37 auf 7,73 Personen, weil der Anteil der Mitarbeiter, die mit dem Auto zur Arbeit kommen, hier sehr gering ist. Bei den in Gewerbegebieten befindlichen Unternehmen geht die Quote aufgrund des hohen Autofahreranteils vergleichsweise wenig von 25,87 auf 15,40 zurück. Im Umland sinkt sie sogar auf unter einen Mitarbeiter, so dass wirklich jeder mit dem Auto anreisende Mitarbeiter einen Parkplatz hat.

Basierend auf der statistischen Auslastung von 1,33 Personen pro genutztem PKW bleibt eine durchschnittliche Quote von 7,27 PKW, die um einen Parkplatz kämpfen müssen.

Bei Unternehmen in Gewerbegebieten sind es sogar 11,58 PKW, ausschließlich in den ländlich angesiedelten Unternehmen ist der Parkplatz garantiert.

4.3 Verbreitung, Akzeptanz und Ziele betrieblicher Fahrgemeinschaft im Unternehmen

Mobilitätsmanagement

- 47 Prozent der Unternehmen haben noch kein betriebliches Mobilitätsmanagement. Trotz großem Parkplatzproblem gibt es in fast zwei Dritteln der Großunternehmen mit über 10.000 Mitarbeitern kein Mobilitätsmanagement.
- Die häufigste Maßnahme zum Mobilitätsmanagement ist mit 73 Prozent das Jobticket, welches vor allem in großen Unternehmen gefördert wird
- Alle im ländlichen Umland gelegenen Unternehmen fördern Fahrgemeinschaften.

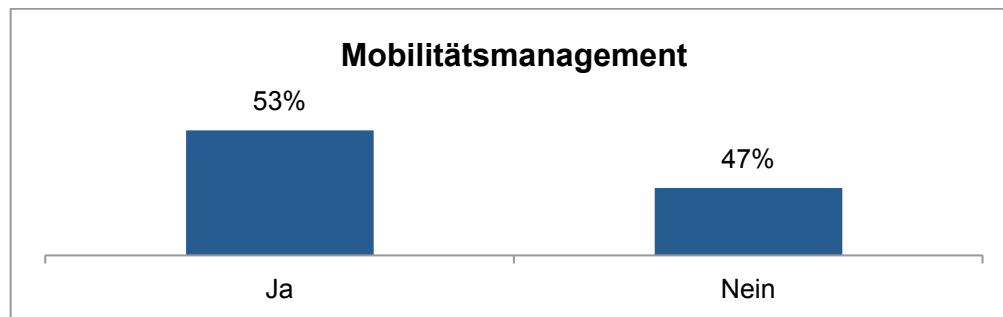
Fahrgemeinschaften und Fahrgemeinschaftsförderung

- Der Anteil der Mitarbeiter, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden, liegt bei 10 Prozent.
- 16 Prozent der Unternehmen haben eine Initiative für Fahrgemeinschaften ins Leben gerufen.
- In 11 Prozent der befragten Unternehmen gab es früher eine Initiative zur Fahrgemeinschaftsbildung, die jedoch gescheitert ist.
- In 57 Prozent der Fälle ist eine Initiative zur Fahrgemeinschaftsbildung aufgrund mangelnder Flexibilität nicht erfolgreich gewesen.
- Bei der Hälfte der Unternehmen ist die Personalabteilung der Initiator für Fahrgemeinschaften in ihrem Unternehmen.
- In Unternehmen mit Sitz in Gewerbegebieten werden überdurchschnittlich viele Fahrgemeinschaften gebildet.
- Unternehmen, in denen Mobilitätsmanagement unterstützt wird, haben einen dreimal höheren Anteil an Mitarbeitern, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden.
- 57 Prozent der Unternehmen gaben an, eine eigene Plattform als Software zu betreiben oder im Internet für die Unterstützung von Fahrgemeinschaften aktuell zu nutzen (50 Prozent) oder zu planen (50 Prozent).
- Die erfolgreichste Methode zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften ab 250 Mitarbeitern ist die eigene Plattform als Software oder im Web.

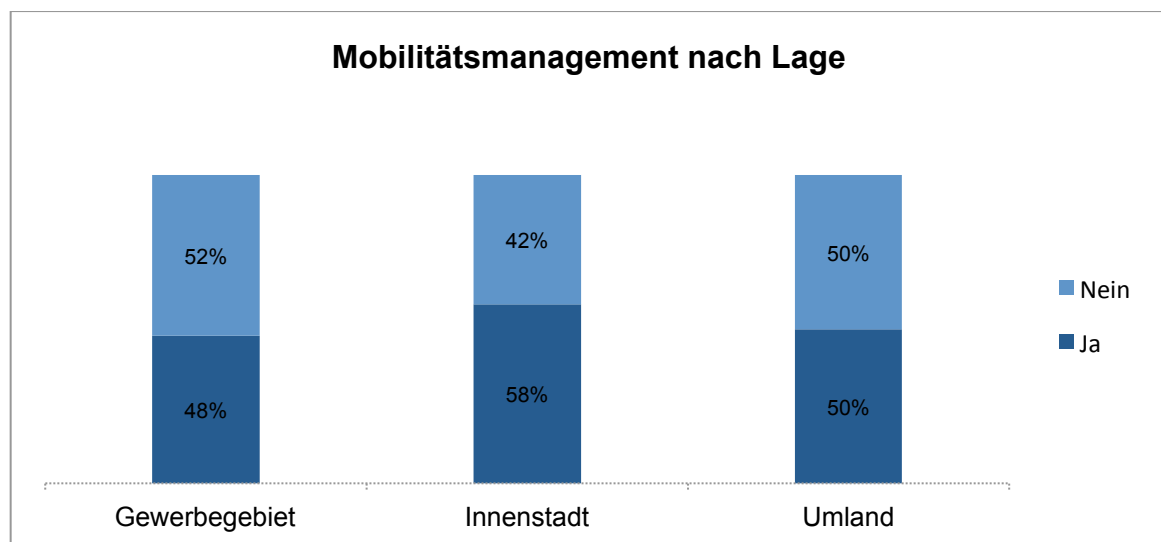
4.3.1 Einsatz von Mobilitätsmanagement

47 Prozent der Unternehmen betreiben kein betriebliches Mobilitätsmanagement.

Von den 57 befragten Unternehmen gaben 53 Prozent an, dass es in ihrem Unternehmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement gibt. 47 Prozent verneinten diese Frage.



Bei Unternehmen in Gewerbegebieten ist ein Mobilitätsmanagement mit 48 Prozent leicht seltener festzustellen, in innerstädtischen Unternehmen mit 55 Prozent leicht häufiger. Genau ausgeglichen ist es bei den befragten Unternehmen im ländlichen Umland.

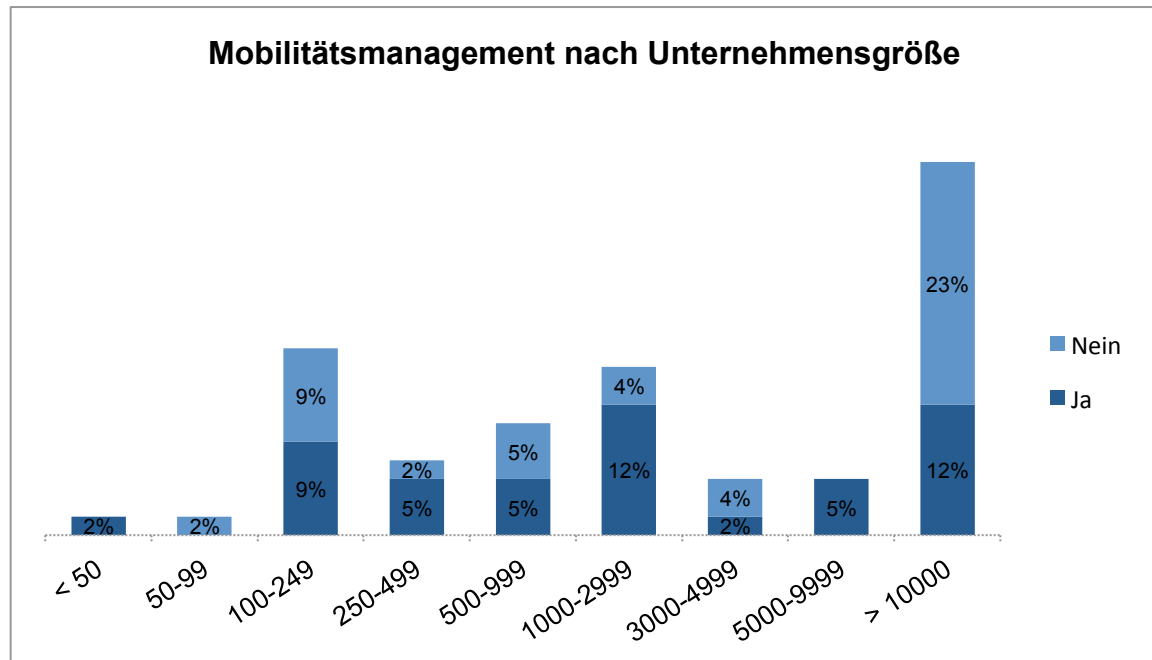


Trotz großen Parkplatzproblemen gibt es in fast zwei Drittel der Großunternehmen mit über 10.000 Mitarbeitern kein Mobilitätsmanagement.

In den unterschiedlichen Mitarbeiteranzahlklassen ist zu erkennen, dass die großen Unternehmen mit über 10.000 Mitarbeitern mit 65 Prozent überdurchschnittlich selten ein Mobilitätsmanagement angeben. In den vier mittleren Mitarbeiteranzahlklassen von 100 bis 2.999 Mitarbeitern hingegen gibt es mit einem Mittelwert von 63 Prozent überdurchschnittlich oft ein betriebliches Mobilitätsmanagement. Die Säulen zeigen den prozentualen Anteil der



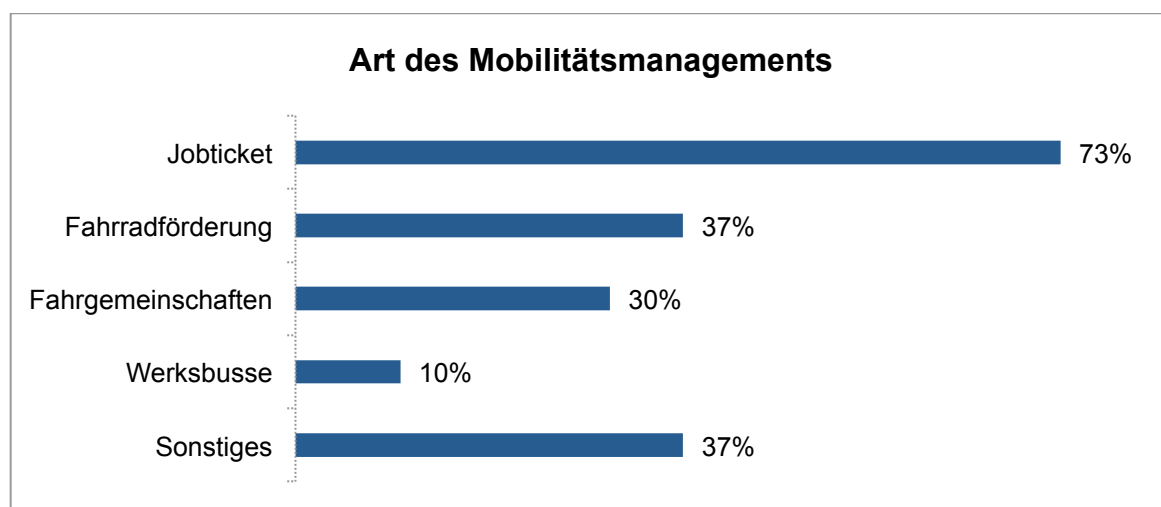
Mitarbeiteranzahlklassen am Gesamtergebnis. Da die Mitarbeiteranzahlklassen in Unternehmen unterschiedlich besetzt sind, ergeben sich die verschiedenen Säulenhöhen.



4.3.2 Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement

Die häufigste Maßnahme zum Mobilitätsmanagement ist mit 73 Prozent das Jobticket.

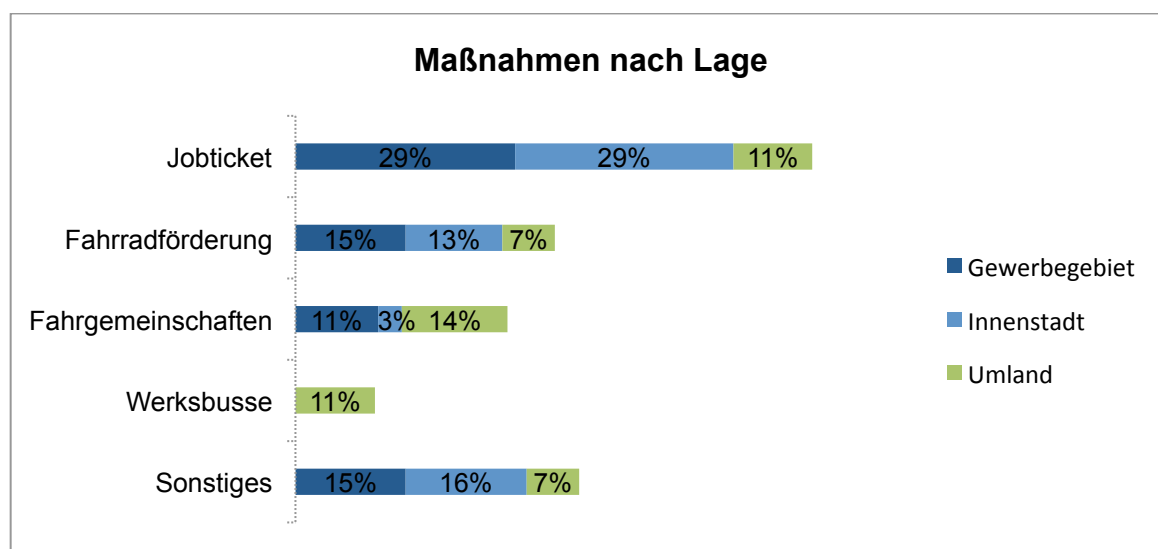
Von den 30 Unternehmen mit Mobilitätsmanagement gaben 73 Prozent das Jobticket als häufigste Mobilitätsmanagementmaßnahme an.



An zweiter Stelle mit 37 Prozent wurde die Fahrradförderung genannt. 30 Prozent der Unternehmen gaben eine Förderung von Fahrgemeinschaften an und 10 Prozent das Vorhandensein von Werksbussen.⁸ 37 Prozent gaben zudem unter Sonstiges andere Mobilitätsmanagement-Maßnahmen oder Erklärungen zu den anderen Kategorien an:

- 50 Prozent Fahrkostenerstattung
- Bahncard
- Car-Sharing
- Dienstwagenpool
- Einsatz von Biokraftstoffen
- Eintrag im Intranet, aber kein Tool oder Förderung
- freie Fahrradplätze im Freien und in der Tiefgarage
- Fußwegförderung
- Jobticket würden wir gern unterstützen, MA-Anzahl zu gering, Fahrradständer direkt vor dem Eingang (2011 erstellt), Bushaltestelle direkt vor dem Haus
- Kooperation mit DriveNow
- Leihfahräder

Die Verteilung der Maßnahmen verschiebt sich, wenn die Lage der Unternehmen differenziert betrachtet wird. So wurden Werksbusse ausschließlich in Unternehmen eingesetzt, die sich im ländlichen Umland befinden, und auch alle anderen Maßnahmen wurden in diesen Unternehmen überdurchschnittlich viel gegenüber der in Gewerbegebieten und Innenstadt gelegenen Unternehmen angegeben.



⁸ Es waren Mehrfachantworten möglich, so dass jeder Befragte durchschnittlich 1,73 Angaben zu den Maßnahmen machte.

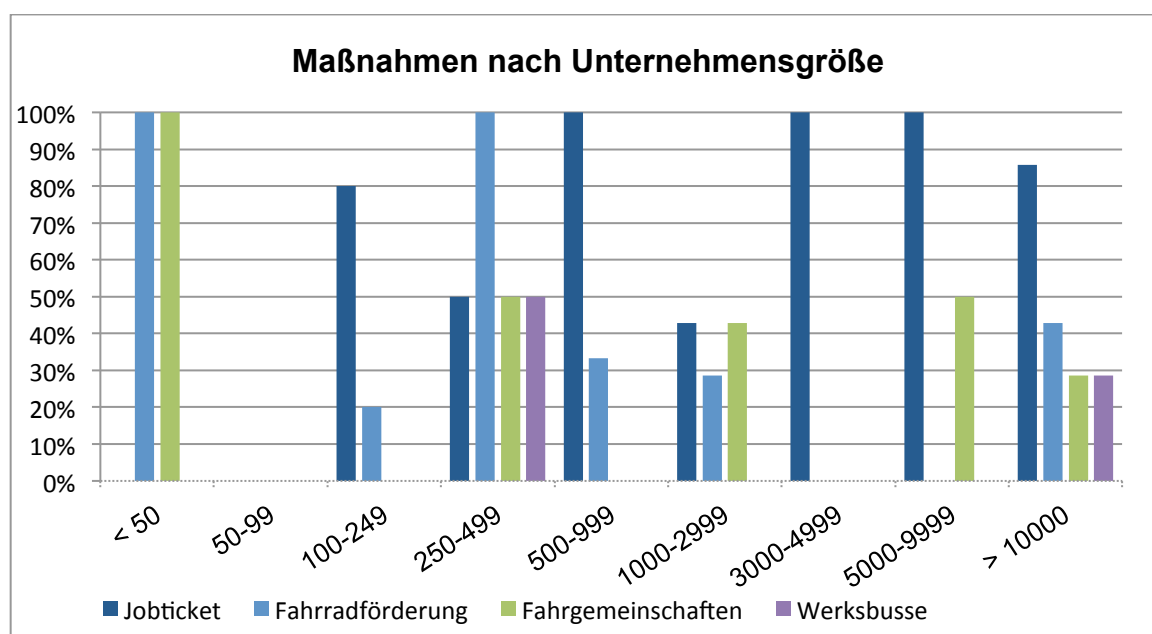


Alle im ländlichen Umland gelegenen Unternehmen fördern Fahrgemeinschaften.

12 Prozent der in Gewerbegebieten gelegenen Unternehmen gaben ebenfalls die Förderung von Fahrgemeinschaften an. Die Förderung von Fahrgemeinschaften in innerstädtisch gelegenen Unternehmen ist mit nur 5 Prozent unterrepräsentiert.

Jobtickets werden vor allem in großen Unternehmen gefördert.

Werden die vier Maßnahmen (Jobticket, Fahrradförderung, Fahrgemeinschaften und Werksbusse) nach Unternehmensgröße betrachtet, so gaben alle Unternehmen ab 3.000 Mitarbeitern zu 100 Prozent, bzw. bei über 10.000 Mitarbeitern zu 86 Prozent die Förderung durch ein Jobticket an. Dies trifft ebenfalls zu 100 Prozent in der Mitarbeiteranzahlklasse von 500-999 Beschäftigten zu. In Unternehmen unter 100 Mitarbeitern fördert keines der befragten Unternehmen das Jobticket.



Fahrgemeinschaftsförderung wird vor allem in mittleren Unternehmen (250 bis 499 Mitarbeiter) und Großunternehmen (ab 1.000 Mitarbeitern) betrieben.

Die Fahrgemeinschaftsförderung wurde in Unternehmen mit 250 bis 499, 1.000 bis 2.999 und mehr als 5.000 Mitarbeitern angegeben. Der Mittelwert über diese vier Mitarbeiteranzahlklassen liegt bei 43 Prozent und damit deutlich über den durchschnittlichen 30 Prozent. Das eine befragte Unternehmen mit unter 50 Mitarbeitern und Fahrgemeinschaftsförderung kann vernachlässigt werden.

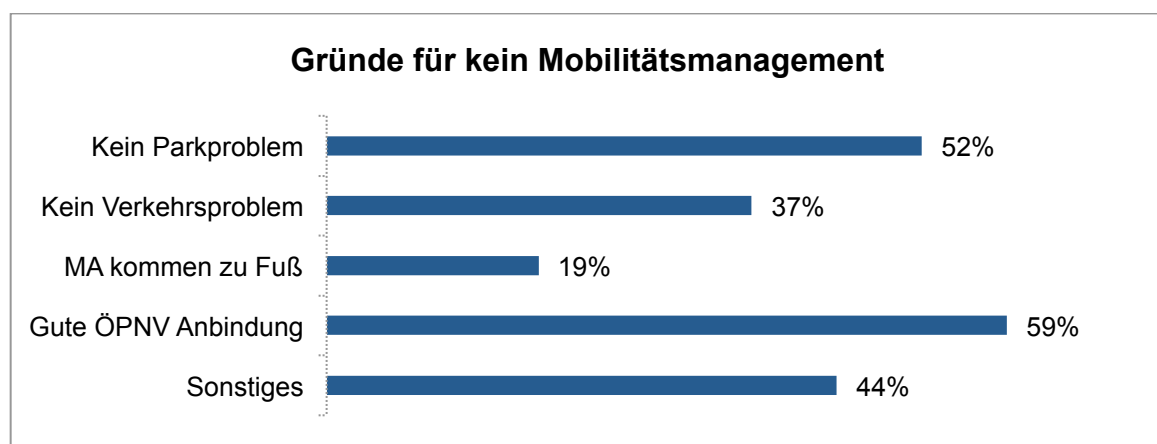
Werksbusse als Mobilitätsmanagementmaßnahme kam nur bei im Umland gelegenen Unternehmen in den Mitarbeiteranzahlklassen 250-499 und über 10.000 Mitarbeitern vor. Die Unternehmen in den Mitarbeiteranzahlklassen von



100 bis 2.999 Mitarbeitern gaben im Mittel zu 37 Prozent eine Fahrradförderung an. Dabei sticht die Mitarbeiteranzahlklasse mit 250-499 Mitarbeitern mit 67 Prozent Fahrradförderung heraus.

4.3.3 Gründe für nicht vorhandenes Mobilitätsmanagement

Die 27 Unternehmen, die die Frage nach einem betrieblichen Mobilitätsmanagement in ihrem Unternehmen verneinten, wurden nach den Gründen hierfür gefragt. Diese Unternehmen gaben folgende mögliche Gründe mit entsprechenden Ausprägungen an:



59 Prozent der befragten Unternehmen haben kein Mobilitätsmanagement auf Grund einer sehr guten Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr.

Ein Vergleich der Lage der befragten Unternehmen und die Aufteilung der Gründe zeigen, dass wie erwartet in innerstädtischen Unternehmen überwiegend die gute ÖPNV-Anbindung als Grund gesehen wird. In ländlichen Unternehmen wurde der Grund „Mitarbeiter kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad“ gar nicht angegeben. Im Gewerbegebiet gelegene Unternehmen gaben am häufigsten „kein Parkplatzproblem“ als Grund für ein nicht existierendes Mobilitätsmanagement in ihren Unternehmen an.

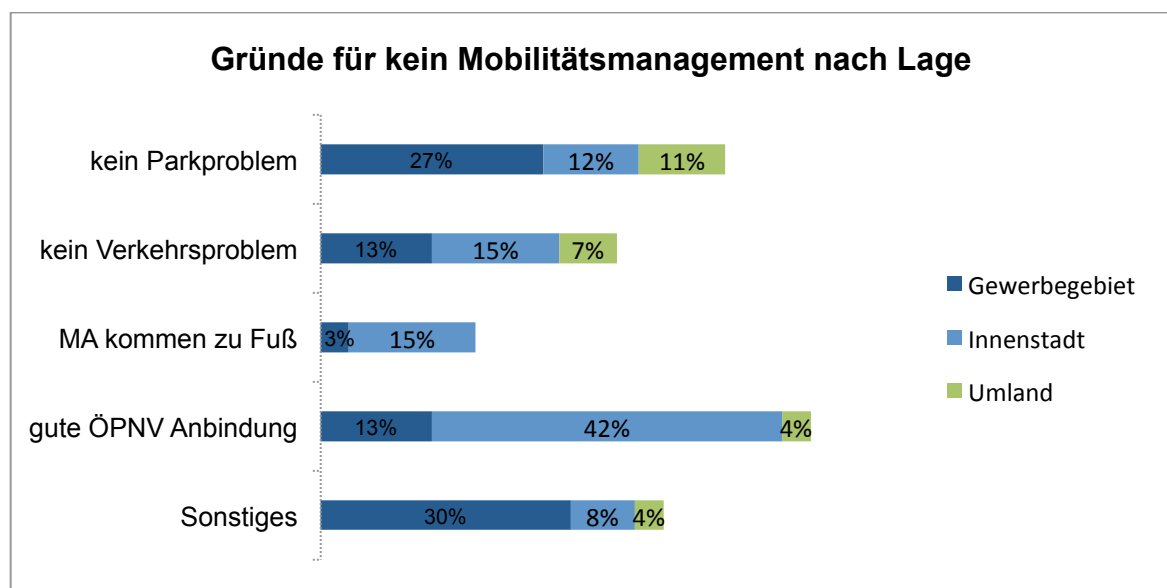
Nach der Untersuchung der bereitgestellten Parkplätze und der Quote von 9,67 der mit dem Auto zur Arbeit kommenden Mitarbeiter pro bereitgestellten Parkplatz überrascht zunächst, dass 52 Prozent kein Parkplatzproblem als Grund für ein nicht vorhandenes betrieblich gefördertes Mobilitätsmanagements sehen. Jedoch sind die befragten Unternehmen, die diesen Grund angegebenen haben, zu überdurchschnittlichen 29 Prozent (Durchschnitt 15 Prozent) aus Unternehmen, die im ländlichen Umland angesiedelt sind und bei denen mit einer Quote von 0,99 Mitarbeitern pro Parkplatz kein Parkplatzproblem besteht. Zudem ist der Arbeitsweg bei den Unternehmen, die diesen Grund angegeben haben, zu 31

Prozent (Durchschnitt 14 Prozent) unter 5 Kilometern und die Parkplätze sind zu überdurchschnittlichen 71 Prozent (Durchschnitt 62 Prozent) kostenfrei.

37 Prozent der befragten Unternehmen sehen kein Verkehrsproblem.

Auch hier sind die Antwortgeber zu überdurchschnittlichen 30 Prozent aus Unternehmen, die im ländlichen Umland angesiedelt sind, und zu überdurchschnittlichen 28 Prozent ist der Arbeitsweg unter 5 Kilometern.

19 Prozent gaben als möglichen Grund an, dass die Mitarbeiter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Dies ist 5 Prozent über den durchschnittlichen 14 Prozent der beiden Verkehrsmittel in der Gesamtauswertung. Betrachtet man jedoch die Lage der Unternehmen, die diesen möglichen Grund angegeben haben, so sind vor allem innerstädtisch gelegene Unternehmen, deren Mitarbeiter überdurchschnittlich häufig mit dem Fahrrad und zu Fuß zur Arbeit kommen, vertreten.



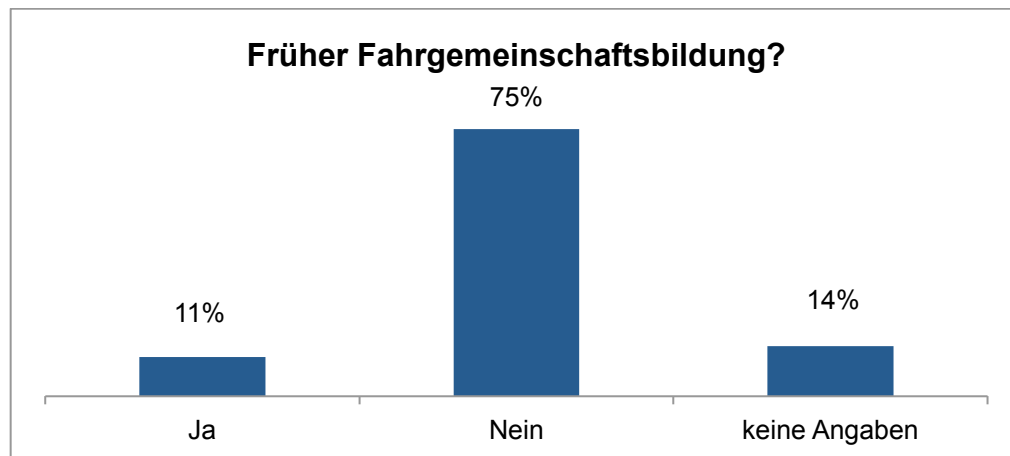
Die meisten Angaben zu „Sonstiges“ kamen aus den Unternehmen, die in Gewerbegebieten gelegen sind. Unter sonstigen Gründen wurden u.a. folgende qualitative Angaben gemacht:

- Mitarbeiter sind auf Kundenprojekten
- Es gibt eine bezuschusste Parkkarte
- Fahrgemeinschaften unter Kollegen
- Firmenwagenprogramm
- kleines Unternehmen
- Schichtbetrieb, so reichen 300 Parkplätze
- viel Außendienst/Home-Office
- viele kleine Einrichtungen
- öffentlicher Einsatz von privatem PKW notwendig

4.3.4 Förderung zur Bildung von Fahrgemeinschaften als Mobilitätslösung

In 11 Prozent der befragten Unternehmen gab es früher eine Initiative zur Fahrgemeinschaftsbildung, die jedoch gescheitert ist.

Die Frage nach früheren Initiativen zur Fahrgemeinschaftsbildung, die wieder eingestellt wurden, beantworteten 75 Prozent der Unternehmen mit „Nein“. 14 Prozent konnten hierzu keine Angabe machen.⁹



In 57 Prozent der Fälle ist eine Initiative zur Fahrgemeinschaftsbildung aufgrund mangelnder Flexibilität nicht erfolgreich gewesen.

Am häufigsten wurden die Gründe der mangelnden Flexibilität und der Grund, dass die Mitarbeiter aus unterschiedlichen Richtungen kommen, angegeben. Hier könnte ein flexibles Tool, das Teilstrecken in der Suche nach Fahrgemeinschaften berücksichtigt, entgegenwirken.



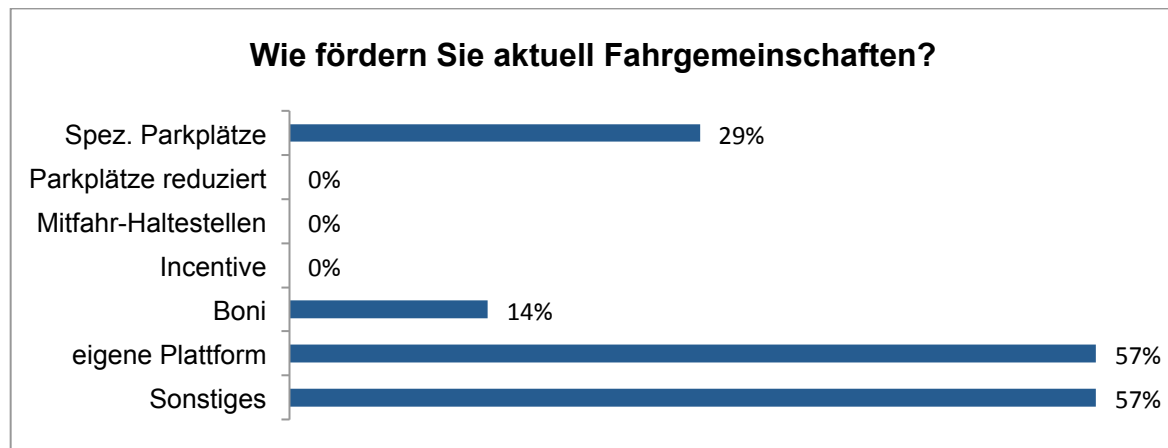
⁹ Bei einer Verneinung dieser Frage und der Frage zum Mobilitätsmanagement generell wurde die Befragung an dieser Stelle zum größten Teil beendet, da sich die folgenden Fragen auf ein vorhandenes Mobilitätsmanagement beziehen. Nur, wenn im Interview dazu Angaben gemacht wurden, sind diese ebenfalls mit eingeflossen. Dadurch verringert sich die Anzahl der Stichproben in den nächsten Auswertungen.



29 Prozent der Unternehmen gaben den guten Ausbau des ÖPNV als Grund des Scheiterns an und 14 Prozent gaben „Sonstiges“ an. Eine qualitative Ergänzung eines befragten Unternehmens gab an, dass der „Motivationsdruck“ noch zu gering war.¹⁰

57 Prozent der Unternehmen gaben an, eine eigene Plattform als Software oder im Internet für die Unterstützung von Fahrgemeinschaften aktuell zu nutzen (50 Prozent) oder zu planen (50 Prozent).

Zu 29 Prozent wurde die aktuell geförderte Maßnahme „Spezielle Parkplätze für Fahrgemeinschaften“ genannt. 14 Prozent der befragten Unternehmen geben Boni für Fahrgemeinschaftsbildung. Zu 57 Prozent wurde „Sonstiges“ angegeben. Die Frage, wie die Fahrgemeinschaften aktuell im Unternehmen gefördert wurden, konnte nur von wenigen Unternehmen beantwortet werden.



Insgesamt haben 16 Prozent der Unternehmen eine Initiative für Fahrgemeinschaften ins Leben gerufen.

Die Initiative für Fahrgemeinschaften und damit das Bewusstsein für die effizientere Nutzung der PKW ist entweder in den letzten zwei Jahren oder bereits vor über fünf Jahren eingeführt worden.

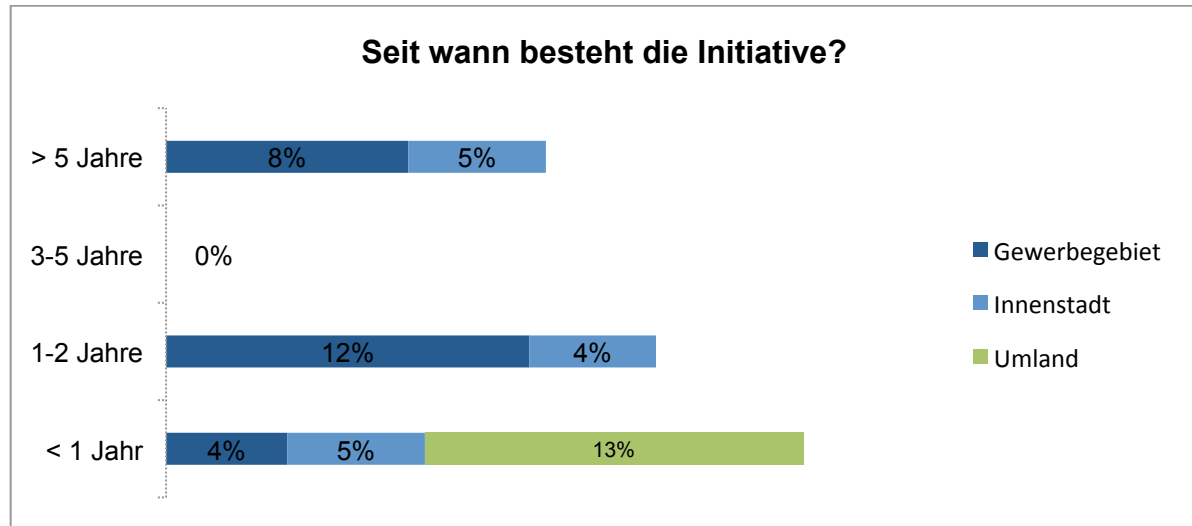
Initiativen für Fahrgemeinschaften werden in Unternehmen im Umland erst seit Kurzem eingeführt.

Die Unterscheidung der Lage der antwortenden Unternehmen zeigt, dass die Initiativen in Unternehmen im Umland alle seit unter einem Jahr tätig sind und in den innerstädtischen und in Gewerbegebieten gelegene Unternehmen entweder seit weniger als zwei oder bereits seit über fünf Jahren eine Initiative für Fahrgemeinschaften im Unternehmen haben. Auf die Frage, seit wann sich die

¹⁰ Die Gründe für ein Scheitern der Initiativen zur Fahrgemeinschaftsbildung in der Vergangenheit beantworteten sieben Unternehmen. Eine Differenzierung nach Lage, PLZ oder Branche ist hier nicht sinnvoll. Mehrfachantworten waren auch hier möglich.



Initiativen für Fahrgemeinschaften in den Unternehmen einsetzen, haben zehn Unternehmen geantwortet.



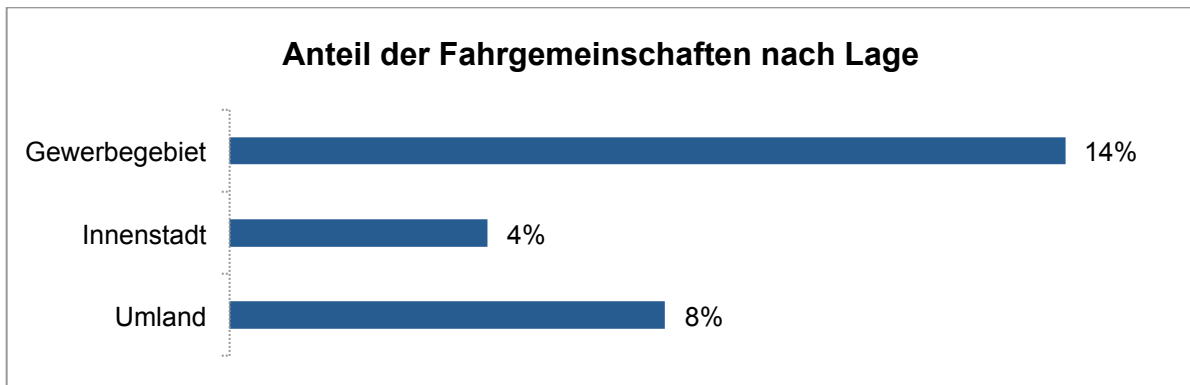
Der Anteil der Mitarbeiter, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden, liegt bei 10 Prozent.

Dabei gab ein Unternehmen an, dass sogar 50 Prozent der Mitarbeiter regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden. Wenn dieses Unternehmen, das auch als Einziges in der Studie weniger als 50 Mitarbeiter hat, aus der Mittelwertberechnung rausgenommen wird, ist der Gesamtmittelwert bei 5 Prozent.¹¹

In Unternehmen mit Sitz in Gewerbegebieten werden überdurchschnittlich viele Fahrgemeinschaften gebildet.

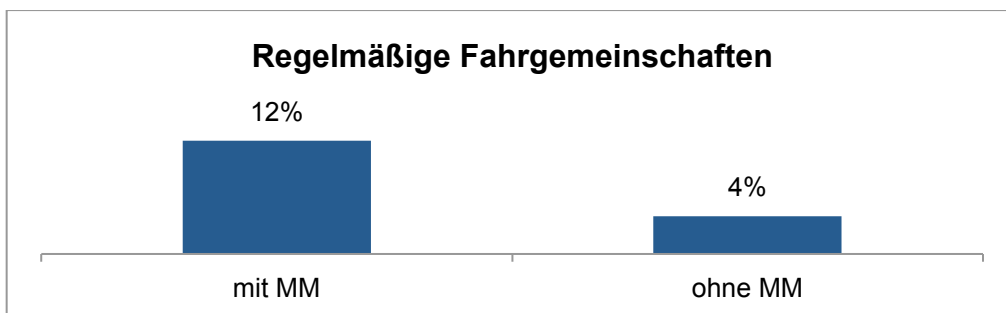
Eine Unterscheidung der Lage der befragten Unternehmen zeigt, dass überdurchschnittlich viele Fahrgemeinschaften in Unternehmen, die in Gewerbegebieten gelegen sind, gebildet werden. Im Umland sind es mit 8 Prozent weniger und in innerstädtisch gelegenen Unternehmen mit 4 Prozent am wenigstens Mitarbeiter, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden.

¹¹ Auf die Frage, wie hoch der geschätzte Anteil der Mitarbeiter ist, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden, antworteten 19 Prozent der befragten Unternehmen.



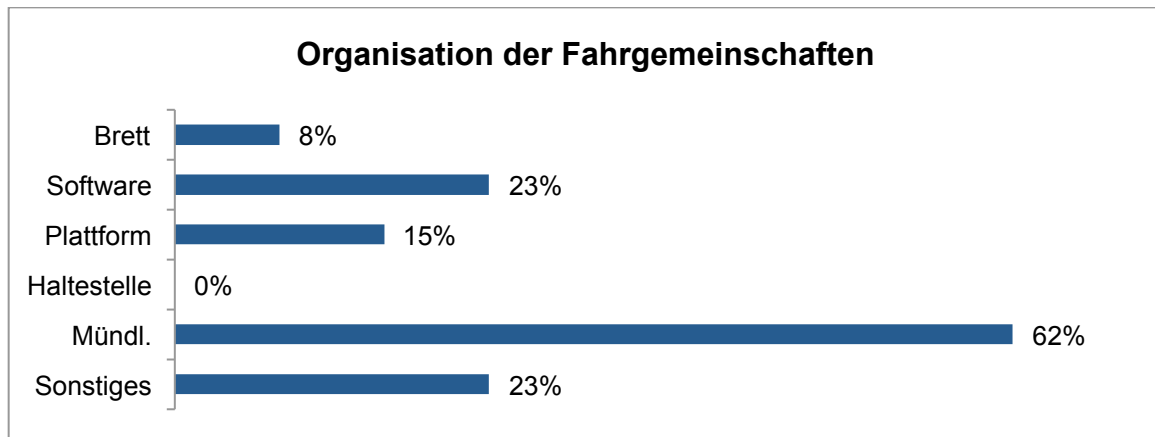
Unternehmen, in denen Mobilitätsmanagement unterstützt wird, haben einen dreimal höheren Anteil an Mitarbeitern, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden.

Dabei hat der Anteil der Unternehmen, die ein betriebliches Mobilitätsmanagement fördern, einen Anteil von 12 Prozent der Fahrgemeinschaftsbildung. Im Gegensatz dazu bilden in Unternehmen, die kein Mobilitätsmanagement fördern, nur 4 Prozent der Mitarbeiter regelmäßige Fahrgemeinschaften.



Hauptsächlich werden Fahrgemeinschaften mündlich organisiert.

Auf die Frage, wie die Bildung der Fahrgemeinschaften in den Unternehmen organisiert wird, antworteten die befragten Unternehmen zum größten Teil mit 62 Prozent mit „mündliche Verabredungen“.



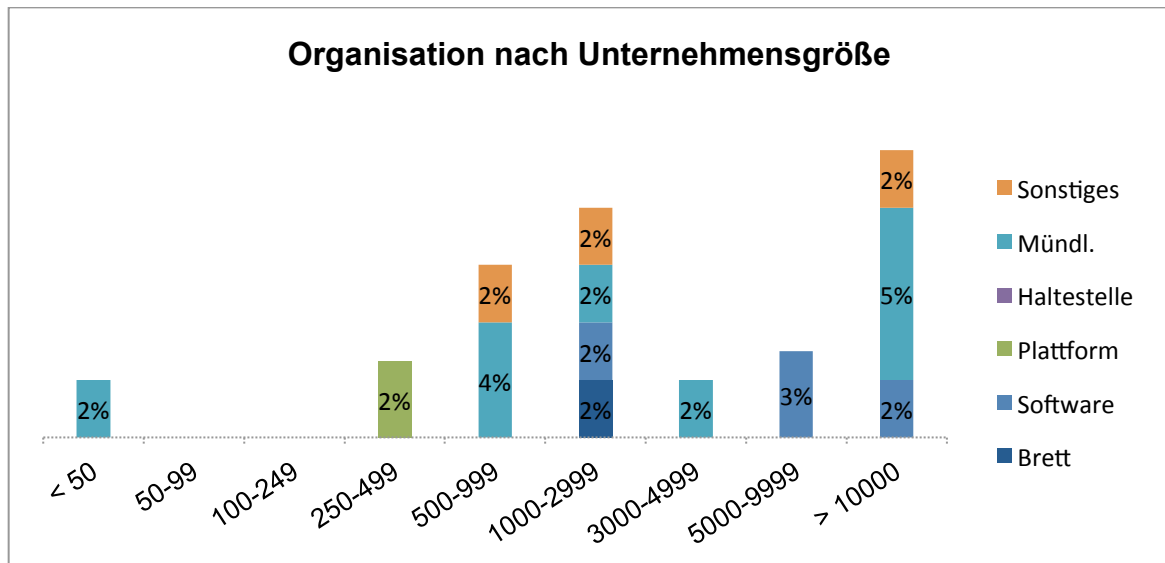
Die erfolgreichste Methode zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften ab 250 Mitarbeitern ist die eigene Plattform als Software oder im Web.

Diese Unternehmen haben den höchsten Fahrgemeinschaftsanteil von durchschnittlich 9 Prozent. Insgesamt verfügen 23 Prozent der Unternehmen über eine eigene Software zur Organisation von Fahrgemeinschaften. 15 Prozent nutzen eine externe Plattform wie flinc oder mitpendler.de. Diese Unternehmen geben durchschnittlich einen Anteil von 9 Prozent der Mitarbeiter an, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden. In den Unternehmen ab 250 Mitarbeitern beträgt der Durchschnitt sonst 5 Prozent und ist damit fast doppelt so groß.

8 Prozent nutzen für die Organisation ein „Schwarzes Brett“ und 23 Prozent gaben sonstige Organisationsformen an, wie z.B. eine Excel-Tabelle oder informelle Absprachen.

Eine Plattform oder eine Software werden erst ab einer Mitarbeiteranzahl von 250 Mitarbeitern eingesetzt.

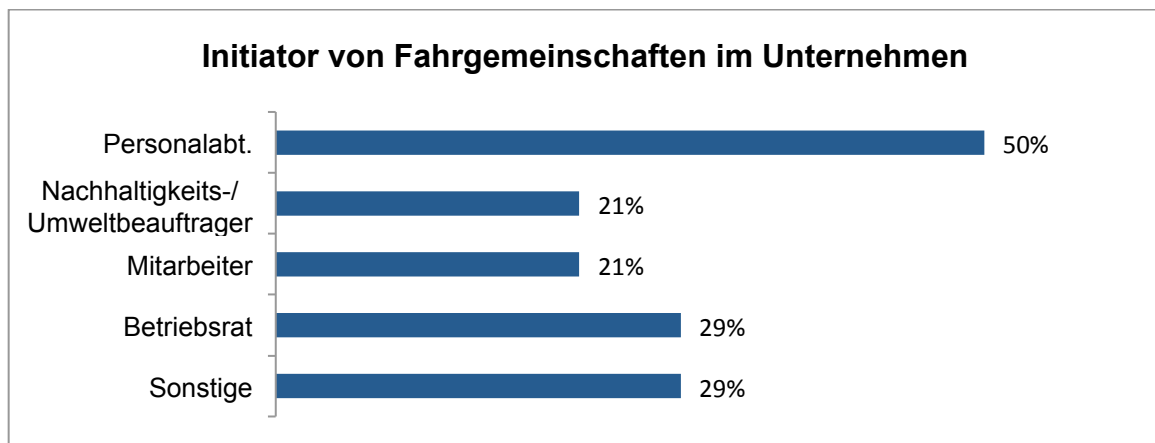
Eine Unterscheidung nach der Mitarbeiteranzahl zeigt, dass eine Software erst ab einer Mitarbeiteranzahl von 1.000 Mitarbeitern und eine Plattform ab 250 Mitarbeitern eingesetzt werden. Der große Anteil der mündlichen Organisation in Unternehmen mit über 10.000 Mitarbeitern zeigt das Potential, das in einer Veränderung von momentan mündlichen Absprachen innerhalb der Abteilungen zu einer Organisation durch eine Software im ganzen Unternehmen steckt.



4.3.5 Zuständigkeiten für Mobilitätslösungen im Unternehmen

Bei der Hälfte der Unternehmen ist die Personalabteilung der Initiator für Fahrgemeinschaften im Unternehmen.

29 Prozent gaben den „Betriebsrat“ oder „Sonstige“ als treibende Kraft an. Jeweils mit 21 Prozent wurden der „Nachhaltigkeits- bzw. Umweltbeauftragte“ oder „Mitarbeiter“ genannt.

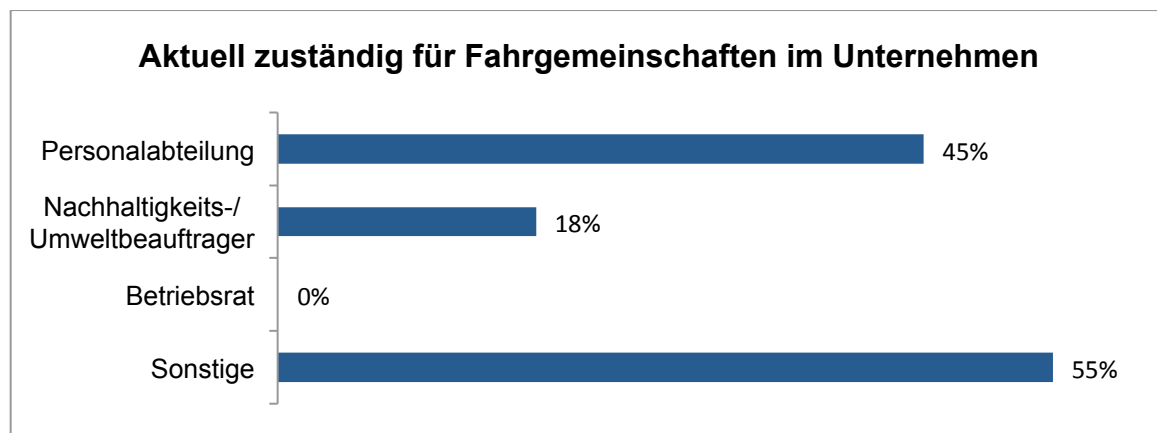


In den qualitativen Angaben unter „Sonstiges“ wurden als Initiatoren „DriveNow“, „Umweltamt“ und „Versuch effizient mobil“ genannt. Bei einer Mitarbeiteranzahl von bis zu 250 und zwischen 3.000 und 9.999 wurden keine Angaben gemacht. In der Mitarbeiteranzahlklasse von 250 bis 499 überwiegt der Umweltbeauftragte mit 67 Prozent gegenüber der Personalabteilung mit 33 Prozent. Bei allen anderen Unternehmensgrößen wurde immer die Personalabteilung genannt. Der

Betriebsrat wurde in den Unternehmensgrößen zwischen 500 und 2.999 Mitarbeitern und über 10.000 Mitarbeitern genannt.¹²

Die Personalabteilung ist überwiegend auch für die Initiative von Fahrgemeinschaften zuständig.

Zu 45 Prozent wurde die Personalabteilung als aktuell zuständig genannt und zu 18 Prozent der Nachhaltigkeits- und Umweltbeauftragte. Über die Hälfte aller befragten Unternehmen gab einen „sonstigen“ Ansprechpartner an, der nicht in die vorgegebenen Kategorien fällt.



Es wurden von den elf Unternehmen zu dieser Frage unter „Sonstige“ folgende qualitative Angaben gemacht:

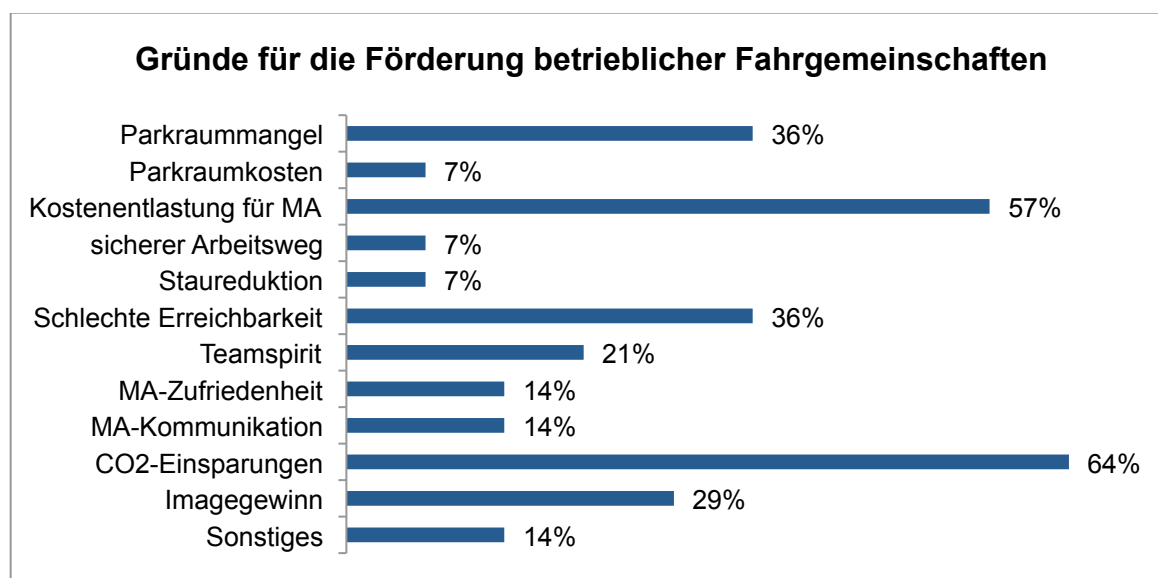
- Central Service Abteilung
- Mitarbeiter
- Portal, kein Verantwortlicher
- Umweltamt
- Unklar

¹² Diese Frage wurde von 14 Unternehmen beantwortet. Hierbei waren ebenfalls Mehrfachantworten möglich.

4.4 Ziele der Unternehmen

Die beiden am häufigsten genannten Gründe für die Förderung betrieblicher Fahrgemeinschaften sind mit 64 Prozent das CO₂-Einsparungspotential und mit 57 Prozent die Kostenentlastung für die Mitarbeiter.

Im letzten Teil der Befragung wurden die Gründe erhoben, warum das befragte Unternehmen betriebliche Fahrgemeinschaften unterstützt. Somit ist ein Umweltfaktor, wie z.B. das Einsparungspotential des CO₂-Ausstoßes, als auch ein qualitativer Faktor, wie z.B. die Kosteneinsparung für die Mitarbeiter sehr wichtig für die Unternehmen.

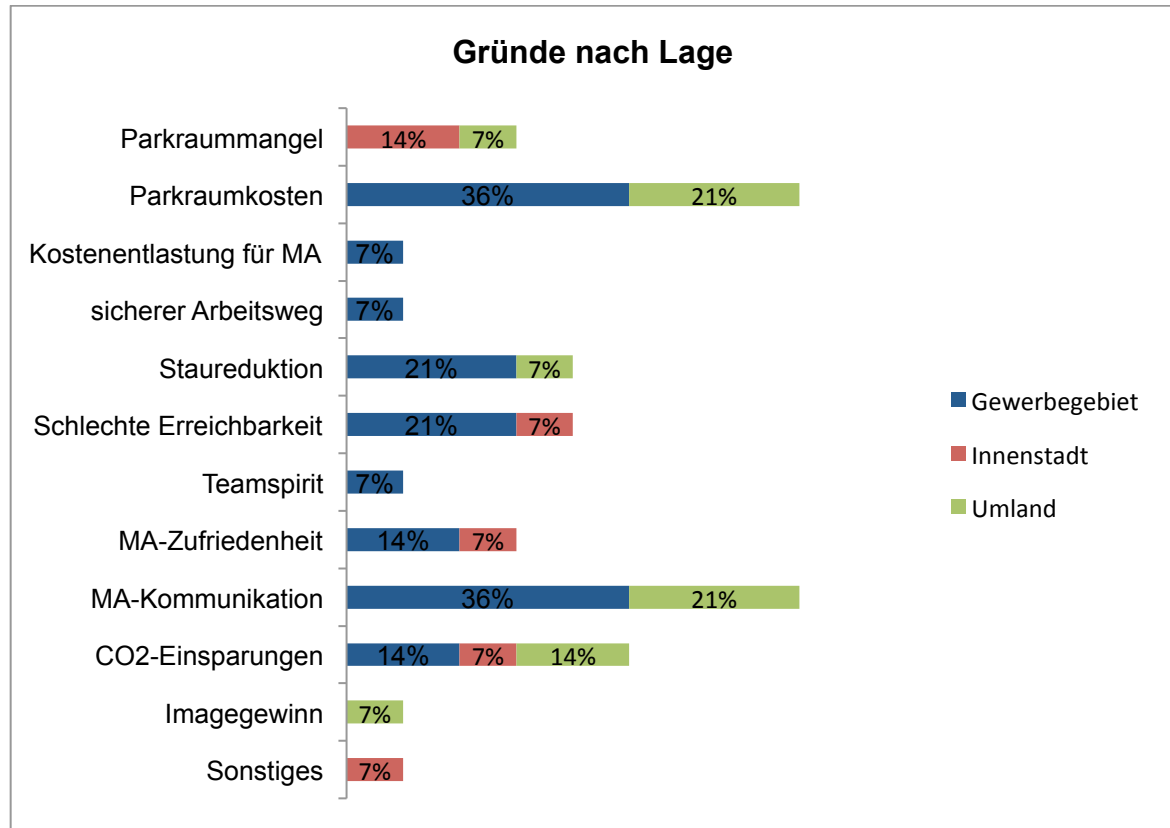


An dritter Stelle kommen mit jeweils 36 Prozent die Gründe, dem Parkraummangel entgegen zu wirken und die schlechte Erreichbarkeit des Unternehmens zu verbessern. 29 Prozent gaben an, aus Gründen der Verbesserung des Unternehmensimages Fahrgemeinschaften zu fördern und 21 Prozent gaben an, sie wollten den Teamspirit verbessern. Jeweils 14 Prozent gaben die Verbesserung der Mitarbeiterkommunikation untereinander und die Mitarbeiterzufriedenheit an. Die Gründe „Staureduktion“, „hohe Parkraumkosten für Unternehmen“ und „sicherer Arbeitsweg“ wurden mit 7 Prozent am wenigsten genannt. Unter „Sonstiges“ wurden „Teil der Unternehmensstrategie“ und „Maßnahme des Luftreinhalteplans Ruhegebiet“ angegeben.

Die Unterscheidung nach der Lage der Unternehmen zeigt, dass die Gründe von innerstädtisch gelegenen Unternehmen die „Mitarbeiterzufriedenheit“, „CO₂-Einsparung“, „schlechte Erreichbarkeit“ und mit deutlichem Fokus der „Parkraummangel“ sind. Die meisten Angaben kamen aus Unternehmen, die in Gewerbegebieten und im ländlichen Umland gelegen sind. Dabei sind die beiden meistgenannten Gründe die Kostenentlastung für die Mitarbeiter und das CO₂-Einsparungspotential - zu zwei Drittel von Unternehmen in Gewerbegebieten und



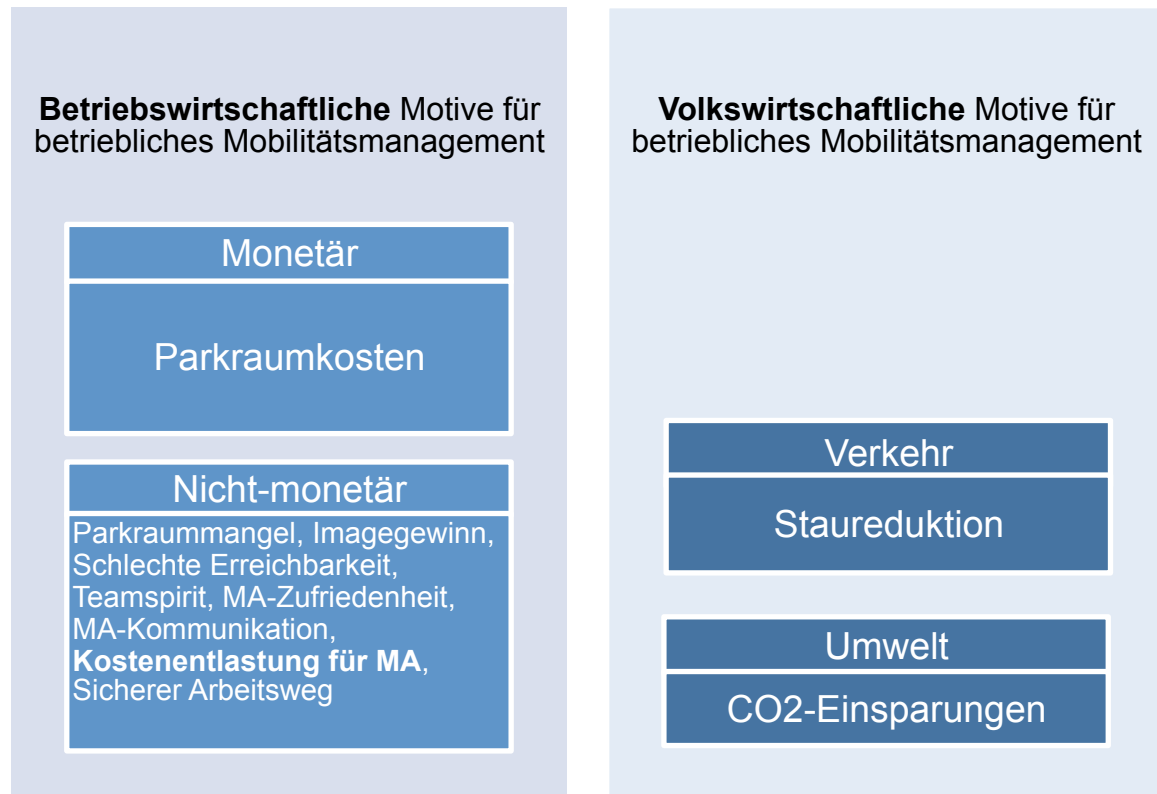
zu einem Drittel von Unternehmen aus dem ländlichen Umland. Den Grund „Imagegewinn“ gaben beide Unternehmenslagen zu gleichen Teilen an.



Der Grund „Parkraumkosten“ wurde nur von Unternehmen im ländlichen Umland genannt. Die Gründe „Mitarbeiterkommunikation“, „Staureduktion“, „sicherer Arbeitsweg“ und „Teamspirit“ wurden ausschließlich von Unternehmen in Gewerbegebieten angegeben. Unter „Sonstiges“ wurde „Teil der Unternehmensstrategie“ und „Maßnahmen des Luftreinehalteplans Ruhrgebiet“ genannt.

Die Motive für ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann man in zwei Hauptfelder unterteilen:

1. Die betriebswirtschaftlichen Motive mit ihren Unterbereichen monetär und nicht-monetär;
2. Die volkswirtschaftlichen Motive, z.B. mit den Bereichen Verantwortung für den verursachten Verkehr und gegenüber der Umwelt.



Auch wenn die vorgegebenen Gründe in dieser Befragung vornehmlich aus dem nicht-monetären betriebswirtschaftlichen Bereich vorgegeben wurden und somit eine Mehrnennung zu erwarten war, konnten monetäre betriebswirtschaftliche Gründe, wie z.B. die Parkkosten oder andere unter „Sonstiges“ genannt werden. Daher überrascht es, dass die meistgenannten Motive aus dem volkswirtschaftlichen Umweltbereich und dem nicht-monetären betriebswirtschaftlichen Bereich kommen. **Somit scheinen die Leit motive für ein betriebliches Mobilitätsmanagement überwiegend aus dem volkswirtschaftlichen Bereich Umwelt und dem nicht-monetären betriebswirtschaftlichen Bereich der übergeordneten Mitarbeiterzufriedenheit durch Kostenentlastung zu sein.**



5 Kernaussagen

- 53 Prozent der Unternehmen gaben an, dass es in ihrem Unternehmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement gibt. 47 Prozent verneinten diese Frage.
- Mobilitätsmanagement kommt selten in Großunternehmen mit über 10.000 Mitarbeitern vor, häufiger jedoch in Unternehmen mit 100 bis 2.999 Mitarbeitern.
- Die häufigste Maßnahme zum Mobilitätsmanagement ist mit 73 Prozent das Jobticket.
- Von 57 befragten Unternehmen gaben 52 insgesamt eine Anzahl von 54.565 Parkplätzen an, das entspricht einer Fläche von 168 Fußballfeldern.
- Unternehmen stellen nur knapp 10 Prozent der autofahrenden Belegschaft einen Parkplatz zur Verfügung.
- Durchschnittlich werden 61 Prozent kostenfreie Parkplätze zur Verfügung gestellt. Unternehmen in der Innenstadt stellen davon nur 16 Prozent der kostenfreien Parkplätze zur Verfügung, der Großteil von 31 Prozent sind Unternehmen in Gewerbegebieten. Die im ländlichen Umland gelegenen Unternehmen gaben ausschließlich kostenfreie Parkplätze an.
- Die durchschnittliche Quote PKW zu Parkplätzen beträgt 7,27 PKW, die sich einen Parkplatz teilen. Dabei betrifft das Problem vornehmlich die Unternehmen in Gewerbegebieten oder in der Innenstadt.
- Mit 48 Prozent legen die meisten aller Mitarbeiter einen täglichen einfachen Arbeitsweg zwischen 11 und 25 Kilometern zurück. Nimmt man das Mittel der Distanzklassen und deren Verteilung, so ergibt sich daraus ein durchschnittlicher Arbeitsweg von täglich 18,65 Kilometern. Erwartungsgemäß ist der Arbeitsweg in ländlich gelegenen Unternehmen mit 31,86 Kilometern deutlich höher als in Unternehmen in der Innenstadt mit nur 16,06 Kilometern.
- 47 Prozent der Mitarbeiter legen ihren Arbeitsweg mit dem Auto zurück.
- In 57 Prozent der Fälle ist eine Fahrgemeinschaftsbildung aufgrund der mangelnden Flexibilität nicht erfolgreich gewesen.
- In 50 Prozent der Fälle ist die Personalabteilung der Initiator für die Einführung einer Fahrgemeinschaft, wobei in 29 Prozent die Initiative, eine Fahrgemeinschaft im Unternehmen zu fördern, vom Betriebsrat ausgeht.
- In 45 Prozent der Unternehmen mit Mobilitätsmanagement ist die Personalabteilung zuständig, in 18 Prozent der Nachhaltigkeits- bzw. Umweltbeauftragte o.ä., ansonsten ist die Zuständigkeit unklar, es sind Mitarbeiter oder ein Portal verantwortlich.
- Nur 16 Prozent der befragten Unternehmen haben bereits eine Fahrgemeinschaft-Initiative ins Leben gerufen. Diese Initiativen werden erst seit weniger als 2 Jahren oder seit über 5 Jahren eingesetzt.
- Aktuell nutzen 8 Prozent der Mitarbeiter bereits regelmäßig eine Fahrgemeinschaft im ländlichen Raum, 4 Prozent in der Stadt und 14 Prozent in Gewerbegebieten.

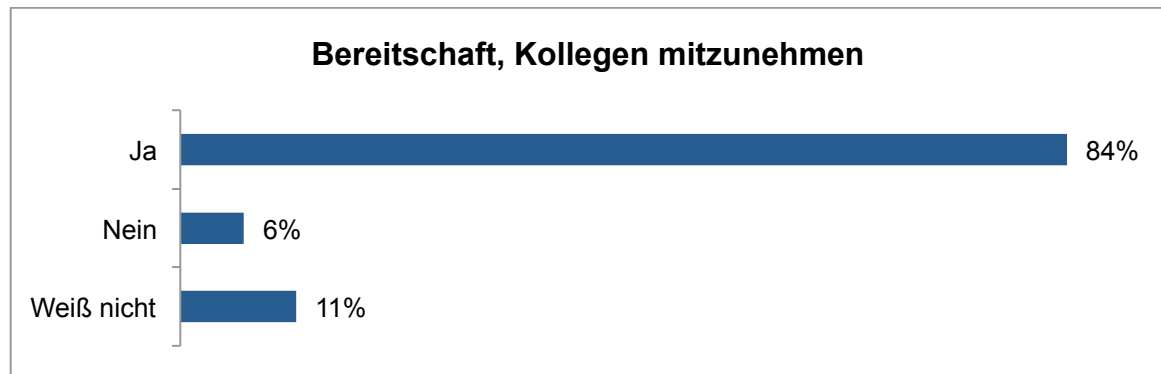


- Unternehmen, in denen Mobilitätsmanagement unterstützt wird, haben einen dreimal höheren Anteil an Mitarbeitern, die regelmäßig Fahrgemeinschaften bilden.
- Eine im April 2012 durchgeführte Mitarbeiterbefragung bei MAX BÖGL ergab, dass eine überwältigende Mehrheit von 84 Prozent der 379 teilnehmenden Mitarbeiter grundsätzlich bereit ist, Kollegen in ihrem Fahrzeug auf dem Arbeitsweg mitzunehmen.
- Die erfolgreichste Methode, Fahrgemeinschaften zu fördern, ist die Plattform als Software oder im Internet.
- Die Leit motive für ein betriebliches Mobilitätsmanagement scheinen überwiegend aus dem volkswirtschaftlichen Bereich „Umwelt“ und dem nicht-monetären betriebswirtschaftlichen Bereich der übergeordneten „Mitarbeiterzufriedenheit durch Kostenentlastung“ zu sein.



6 Rechenbeispiele

Eine im April 2012 durchgeführte Mitarbeiterbefragung bei MAX BÖGL ergab, dass eine überwältigende Mehrheit von 84 Prozent der 379 teilnehmenden Mitarbeiter grundsätzlich bereit ist, Kollegen in ihrem Fahrzeug auf dem Arbeitsweg mitzunehmen.



In den 41 befragten Unternehmen, die eine Mitarbeiteranzahl der Niederlassungen angegeben haben, legen diejenigen insgesamt 25.097 Mitarbeiter, die das Auto nutzen, täglich insgesamt 712.137 Kilometer zurück. Werden Hin- und Rückweg berücksichtigt, fahren diese Mitarbeiter täglich insgesamt 1,424 Millionen Kilometer. Unterstellt man die durchschnittliche Auslastung von 1,33 Personen pro PKW, so sind dies immer noch insgesamt **1,07 Millionen Kilometer - zurückgelegt in insgesamt 18.870 PKW. Bei einem unterstellten CO₂-Ausstoß von 18,5 kg pro 100 Kilometern bei Privat-PKW entspricht dies knapp 200 Tonnen CO₂.**

Eine Erhöhung der Fahrgemeinschaften um 10 Prozent ergibt eine bessere Auslastung eines PKW von 1,33 auf 1,463 Personen. Dadurch würden die täglich zurückgelegten Kilometer um insgesamt 97.353 Kilometer, die Anzahl der PKW um insgesamt 1.715 und auch die Anzahl der benötigten Parkplätze deutlich verringert werden. Der tägliche CO₂-Ausstoß dieser 41 Unternehmen würde sich um insgesamt 9,09 Prozent (18 Tonnen) verringern.

7 Aufbau der Studie

Neben der verbalen Einleitung und Erläuterung zur Studie für den Befragten besteht der Fragebogen aus vier Teilbereichen: Strukturdaten der Unternehmen, aktuelle Arbeitsweg-Situation, Verbreitung, Akzeptanz und Ziele der betrieblichen Fahrgemeinschaften im Unternehmen und Ziele des Unternehmens. Zudem wird die Abteilung des Befragten im Unternehmen erhoben.

Im ersten Teilbereich werden unternehmensbezogene Daten wie Mitarbeiteranzahl, Branche, Umsatz, Standortanzahl und Wirtschaftsradius erhoben. Dabei wurde die Branche, der Umsatz und die Standortanzahl durch eine offene Frage abgefragt, bei der Mitarbeiteranzahl gab es optional zur offenen Antwort auch eine Clusterung von Mitarbeiteranzahlklassen (<50, 50-99, 100-249, 250-499, 500-999, 1.000-2.999, 3.000-4.999, 5.000-9.999, >10.000). Der Wirtschaftsradius wurde unter Vorgabe der Klassen regional, national oder international erhoben.

Der zweite Teilbereich identifiziert Informationen zur aktuellen Arbeitsweg-Situation des Unternehmens. Neben der Länge des Arbeitsweges wurden die Verkehrsmittelverteilung, die Parkplatzanzahl und die eventuellen Kosten für die Parkplatznutzung erhoben. Der Arbeitsweg wurde ermittelt, indem der Befragte die Entfernungsgruppe nennen sollte, in die die meisten Mitarbeiter fallen. Hierbei wurden folgende Gruppen vorgegeben: 0-5 km, 6-10 km, 11-25 km, 26-35 km, 36-50 km und >50 km. Die Verteilung der Mitarbeiter auf die vorgegebenen Verkehrsmittel PKW, ÖPNV/Werksbus, zu Fuß, per Fahrrad, Motorroller/Motorrad und Sonstiges sollte in Prozenten vom Befragten geschätzt werden, wenn hierüber keine interne Erhebung vorlag. Die Anzahl der Parkplätze sollte ohne Clustervorgaben geschätzt werden, wenn die korrekte Anzahl nicht bekannt war. Die Kosten für das Parken waren in kostenfrei, kostenpflichtig oder teils/teils als Antwortvorgaben unterteilt.

Im dritten Teilbereich zur Verbreitung, Akzeptanz und Ziele von betrieblichen Fahrgemeinschaften im befragten Unternehmen wurde erfragt, ob und in welcher konkreten Form ein Mobilitätsmanagement im befragten Unternehmen vorhanden ist. Hierbei wurden Antwortmöglichkeiten wie Jobticket, Fahrradförderung, Fahrgemeinschaftsbildung und Einsatz von Werksbussen vorgegeben. Es bestand weiterhin unter „Sonstiges“ die Möglichkeit der Benennung einer weiteren Maßnahme. Mehrfachauswahl der Antworten war hier möglich. Bei Verneinung der Frage nach dem Mobilitätsmanagement wurde nach Gründen geforscht. Es wurden folgende Gründe vorgegeben: Kein Parkplatzproblem, kein Verkehrsproblem, Mitarbeiter kommen zu Fuß/per Fahrrad, sehr gute Anbindung mit dem ÖPNV. Unter „Sonstiges“ konnten andere Gründe genannt werden, eine Mehrfachnennung war auch hier möglich. Die Existenz von Initiativen zur Fahrgemeinschaftsbildung in der Vergangenheit wurde mit einer Ja/Nein-Frage



erhoben. Wenn der Befragte sowohl die Frage nach dem Mobilitätsmanagement, als auch die Existenz von Initiativen zur Fahrgemeinschaftsbildung in der Vergangenheit verneint hat, war hiermit die Befragung für dieses Unternehmen beendet, da sich alle weiteren Fragen auf aktuell existierende oder in der Vergangenheit existierende Mobilitätsmanagementausprägungen beziehen.

Für den Fall, dass es aktuell kein Mobilitätsmanagement mehr im Unternehmen gibt, es jedoch in der Vergangenheit eingesetzt wurde, zielte die folgende Frage auf den Grund ab, aus dem die Initiative in der Vergangenheit gescheitert ist. Hier wurden wiederum vier Antwortmöglichkeiten mit der Möglichkeit auf Mehrfachauswahl und unter „Sonstiges“ weitere Gründe zu nennen, vorgegeben: Fahrgemeinschaften sind zu wenig flexibel, zu viel Aufwand für eine Fahrgemeinschaft, Mitarbeiter kommen aus unterschiedlichen Richtungen, ÖPNV ist sehr gut ausgebaut.

In den folgenden zwei Fragen (12, 12a) wurde nach der treibenden Kraft zur Einführung eines Mobilitätsmanagements und nach dem heute zuständigen Bereich im Unternehmen gefragt. Hierfür wurden jeweils Personalabteilung, Nachhaltigkeits- oder Umweltbeauftragter, Betriebsrat und Sonstige (mit offenem Nennungsfeld) vorgegeben; bei der Frage nach der treibenden Kraft wurden zudem die Mitarbeiter als Antwortmöglichkeit zur Auswahl gestellt.

Die letzten drei Fragen dieses Teilbereiches beziehen sich auf die Bestandsdauer der Initiativen, den geschätzten Anteil an Fahrgemeinschaften und die Organisation von Fahrgemeinschaften. Die Bestandsdauer des Mobilitätsmanagements wurde in den Clustern < 1 Jahr, 1-2 Jahre, 3-5 Jahre und > 5 Jahre abgefragt. Der Anteil der Mitarbeiter, die Fahrgemeinschaften nutzen, sollte in Prozent vom Befragten geschätzt werden. Bei der Organisation der Fahrgemeinschaften wurden die Antworten mit Option auf Mehrfachnennung und Ergänzung vorgegeben: Schwarzes Brett, eigene Software, externe Internetplattform (mit zusätzlichem offenes Feld mit Nennung des Namens der Plattform) Haltestelle, mündliche Verabredung und Sonstiges mit Ergänzungsmöglichkeit.

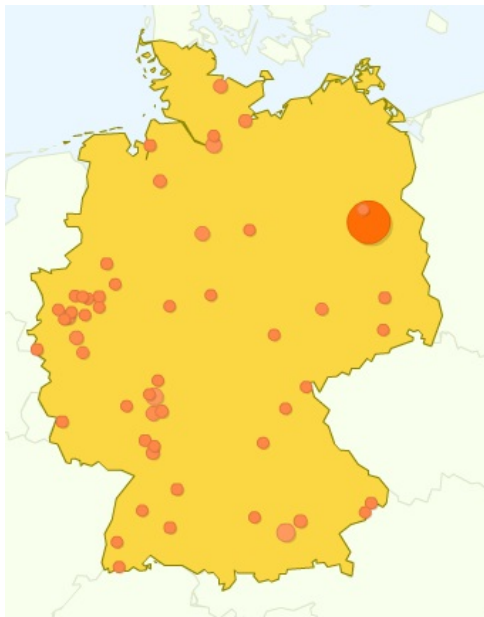
Im letzten Teilbereich wurden die Gründe der Unternehmen für betriebliche Fahrgemeinschaften erfragt (Frage 15). Hierbei wurde eine Vielzahl von Gründen vorgegeben, die auch mehrfach ausgewählt werden durften und ein Ergänzungsfeld unter „Sonstiges“ hinzugefügt. Die vorgegebenen Gründe waren: Parkraumangel, hohe Parkraumkosten für Unternehmen, Kostenentlastung für die Mitarbeiter, sicherer Arbeitsweg, Staureduktion zu Stoßzeiten (z.B. Schichtbeginn), schlechte Erreichbarkeit des Standortes, Verbesserung des Teamspirits, Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit, Steigerung der Mitarbeiterkommunikation, CO2-Einsparungen und Verbesserung des Unternehmensimages.



8 Durchführung

In 50 mittelständischen und Großunternehmen sollte der zuständige Ansprechpartner für Mobilitätsmanagement identifiziert und befragt werden. Der Befragungszeitraum startete am 19. März und endete am 8. Mai 2012, damit die ersten Ergebnisse im Mai vorlagen.

Der Fragebogen wurde zusätzlich zum Download auf der Seite www.lassewalter.com zur Verfügung gestellt.



9 Anhang

Beispiel für den internen Telefonleitfaden bzw. Fragebogen; Rohdaten

Umfrage initiiert vom social mobility network "flinc" über das Reiseverhalten zum Arbeitsplatz, um evtl. CO₂-Einsparungspotentiale und z.B. für Sie Einsparung von Mitarbeiterparkplätzen zu untersuchen.

0) Von welcher Abteilung wird der Fragebogen ausgefüllt?

1) Wieviel Mitarbeiter arbeiten in Ihrem Unternehmen?

Wenn Sie es nicht genau wissen, bitte ankreuzen (ein beliebiges Zeichen in das Kästchen schreiben):

<50
 50-99
 100-249
 250-499
 500-999
 1000-2999
 3000-4999
 5000-9999
 >10000

2) In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig?

3) Wie hoch ist der Umsatz Ihres Unternehmens? (optional)

4) Wieviel Standorte hat Ihr Unternehmen?

4a) Sind die international, national oder regional verteilt? bitte ankreuzen (ein beliebiges Zeichen in das Kästchen schreiben)

international
 national
 regional

Aktuelle Arbeitsweg Situation

5) In welche Entfernungsgruppe fallen die meisten Ihrer Mitarbeiter? bitte ankreuzen (ein beliebiges Zeichen in das Kästchen schreiben)

0-5 km
 6-10 km
 11-25 km
 26-35 km
 36-50 km
 >50 km

6) Wieviel Prozent Ihrer Mitarbeiter nutzen welche Verkehrsmittel für ihren täglichen Arbeitsweg

nutzen das Auto	<input type="checkbox"/> Prozent (Schätzwert)	<input type="checkbox"/> Prozent (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)
den ÖPNV/Werkbus	<input type="checkbox"/> Prozent (Schätzwert)	<input type="checkbox"/> Prozent (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)
gehen zu Fuß	<input type="checkbox"/> Prozent (Schätzwert)	<input type="checkbox"/> Prozent (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)
nutzen das Fahrrad	<input type="checkbox"/> Prozent (Schätzwert)	<input type="checkbox"/> Prozent (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)
nutzen den Motoroller/Motorrad	<input type="checkbox"/> Prozent (Schätzwert)	<input type="checkbox"/> Prozent (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)
sonstiges (verkehrsmittel unbekannt)	<input type="checkbox"/> Prozent (Schätzwert)	<input type="checkbox"/> Prozent (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)

7) Wieviel Parkplätze stellt Ihr Unternehmen Ihren Mitarbeitern zur Verfügung?
 Parkplätze (Schätzwert) Parkplätze (ermittelter Wert, falls intern bereits erhoben)

8) Sind diese Parkmöglichkeiten kostenfrei oder kostenpflichtig? bitte ankreuzen (ein beliebiges Zeichen in das Kästchen schreiben)

kostenfrei
 kostenpflichtig
 Teils / Teils

13

Verbreitung, Akzeptanz und Ziele von betrieblicher Fahrgemeinschaft im Unternehmen

9) Gibt es in Ihrem Unternehmen momentan ein betriebliches Mobilitätsmanagement?
z.B. in Form von Jobtickets, Initiativen des Unternehmens für Fahrgemeinschaften, Förderung von Fahrrädern etc.

JA, wenn Ja, welche Art? bitte ankreuzen, mehrere Kreuze möglich (ein beliebiges Zeichen in das Kästchen schreiben)

Jobticket
 Fahrradförderung
 Fahrgemeinschaftsbildung
 Einsatz von Werkbussen
 Sonstiges: <-----> _____
(und weiter mit Frage 12)

NEIN, wenn nein: Warum nicht? bitte ankreuzen, mehrere Kreuze möglich (ein beliebiges Zeichen in das Kästchen schreiben)

kein Parkplatzproblem
 kein Verkehrsproblem
 Mitarbeiter kommen zu Fuß/Fahrrad
 Sehr gute Anbindung mit dem ÖPNV
 Sonstiges: <-----> _____

10) Gab es früher einmal Initiativen zur Fahrgemeinschaftsbildung in Ihrem Unternehmen, die wieder eingestellt wurden? Bitte ankreuzen.

Ja
 Nein (wenn Sie hier und bei Frage 9 Nein angekreuzt haben, ist der Fragebogen für Sie hier beendet. Herzlichen Dank.)

11) Warum ist die Fahrgemeinschaftsbildung Ihrer Meinung nach damals in Ihrem Unternehmen gescheitert? bitte ankreuzen, mehrere Kreuze möglich

Fahrgemeinschaften sind zu wenig flexibel
 zu viel Aufwand für eine Fahrgemeinschaft
 Mitarbeiter kommen aus unterschiedlichen Richtungen
 ÖPNV ist sehr gut ausgebaut
 Sonstiges: <-----> _____

12) Von wem ging die Initiative aus, in Ihrem Unternehmen Fahrgemeinschaften der Mitarbeiter zu fördern? bitte ankreuzen, mehrere Kreuze möglich

Personalabteilung
 Nachhaltigkeits- oder Umweltbeauftragter
 Mitarbeiter
 Betriebsrat
 Sonstiges: <-----> _____

12a) Wer ist aktuell für die Initiative verantwortlich? bitte ankreuzen

Personalabteilung
 Nachhaltigkeits- oder Umweltbeauftragter
 Betriebsrat
 Sonstiges: <-----> _____

13) Wie fördern Sie aktuell in Ihrem Unternehmen betriebliche Fahrgemeinschaften? Bitte ankreuzen.

	aktuell vorhanden	geplant
Spezielle Parkplätze für Fahrgemeinschaften	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkplätze für MA werden reduziert	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitfahr-Haltestellen auf Unternehmensgelände	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Punktesystem mit Incentivierung	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boni	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
eigene Mitfahrplattform als Software/im Web	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/> <-----> <-----> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13a) Seit wann setzen Sie diese Initiativen in Ihrem Unternehmen ein? Bitte ankreuzen.

< 1 Jahr
 1-2 Jahre
 3-5 Jahre
 > 5 Jahre

14) Wie organisieren Sie in Ihrem Unternehmen die Fahrgemeinschaften? bitte ankreuzen, mehrere Kreuze möglich

Schwarzes Brett
 Eigene Software
 Externe Internetplattform, welche? <-----> _____
 Haltestelle
 mündliche Vereinbarung
 Sonstiges: <-----> _____

14



Ziele des Unternehmens

15) Warum unterstützt Ihr Unternehmen betriebliche Fahrgemeinschaften? bitte ankreuzen, mehrere Kreuze möglich

<input type="checkbox"/>	Parkraummangel	
<input type="checkbox"/>	Hohe Parkraumkosten für Unternehmen	
<input type="checkbox"/>	Kostenentlastung der Mitarbeiter	
<input type="checkbox"/>	Sicherer Arbeitsweg	
<input type="checkbox"/>	Staudreduktion zu Stoßzeiten (bspw. Schichtbeginn)	
<input type="checkbox"/>	Schlechte Erreichbarkeit des Standortes	
<input type="checkbox"/>	Verbesserung des Teambuildings	
<input type="checkbox"/>	Steigerung Mitarbeiterzufriedenheit	
<input type="checkbox"/>	Steigerung Mitarbeiterkommunikation	
<input type="checkbox"/>	CO ₂ Einsparungen	
<input type="checkbox"/>	Verbesserung des Unternehmensimage	
<input type="checkbox"/>	Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

15